**UNIVERSITATEA TEHNICĂ DIN CLUJ-NAPOCA**

**FACULTATEA DE MECANICĂ**

SPECIALIZAREA: AUTOVEHICULE RUTIERE

LUCRARE DE LICENŢĂ

Absolvent:

Cosmin TODEREAN

2014

**UNIVERSITATEA TEHNICĂ DIN CLUJ-NAPOCA**

**FACULTATEA DE MECANICĂ**

SPECIALIZAREA: AUTOVEHICULE RUTIERE

LUCRARE DE LICENŢĂ

***Proiectarea tehnologiei de fabricare a unor repere reprezentative din transmisia unui automobil***

Conducător: Absolvent:

Prof. dr. ing. Gavril BÂLC Cosmin TODEREAN

2014

**UNIVERSITATEA TEHNICĂ DIN CLUJ-NAPOCA**

**FACULTATEA DE MECANICĂ**

DEPARTAMENTUL: AUTOVEHICULE RUTIERE ȘI TRANSPORTURI

LUCRARE DE LICENŢĂ

Numele şi prenumele absolventului: Toderean Cosmin

Secţia şi forma de învăţământ: Autovehicule Rutiere, Forma de învățământ: Zi

Tema proiectului de diplomă: Proiectarea tehnologiei de fabricare a unor repere reprezentative din transmisia unui automobil

Locul de documentare: Facultatea de Mecanică Cluj-Napoca

Conducătorul proiectului: Gavril Bâlc

Consultanţi de specialitate :…………………………………………………………………...

…………………………………………………………………………………………….........

Data primirii temei :…………………………………………………………………………….. Data predării :.………………………………………………………………………………….

**CONDUCĂTOR ŞTIINŢIFIC: ABSOLVENT:**

Prof. dr. ing. Gavbril BÂLC Cosmin TODEREAN

**UNIVERSITATEA TEHNICĂ DIN CLUJ-NAPOCA**

**FACULTATEA DE MECANICĂ**

DEPARTAMENTUL: AUTOVEHICULE RUTIERE ȘI TRANSPORTURI

FIȘA ABSOLVENTULUI

**UNIVERSITATEA TEHNICĂ DIN CLUJ-NAPOCA**

**FACULTATEA DE MECANICĂ**

DEPARTAMENTUL: AUTOVEHICULE RUTIERE ȘI TRANSPORTURI

Sesiunea: Iulie 2014

Director Departament,

**Prof. dr. ing. Nicolae BURNETE**

**RECENZIE**

Asupra proiectului de diplomă cu titlul: Proiectarea tehnologiei de fabricare a unor repere reprezentative din transmisia unui automobil

Elaborat de absolventul: Toderean Cosmin

Conţinutul proiectului:

………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………

Perioada de documentare şi pregătire a proiectului: …………………………………

Aspecte pozitive:

………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………………

Aspecte negative:

.. ………………………………………………………………………………………………..

Contribuţii personale ale autorului

………………………………………………………………………………………………………… ………………………………………………………………………………………………

Posibilităţi de valorificare a proiectului:

..……………………………………………………………..……………………………………… ……………………………………………………………………………

Se propune admiterea / respingerea proiectului pentru susţinere publică.

Conducător : **Prof. dr. ing. Gavril BÂLC**

**Declaraţie pe proprie răspundere privind**

**autenticitatea lucrării de licenţă**

Subsemnatul \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ,

legitimat cu \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_seria \_\_\_\_\_\_\_\_nr. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

CNP \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_autorul lucrării:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

elaborată în vederea susţinerii examenului de finalizare a studiilor de \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

la Facultatea\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, Specializarea \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ din cadrul Universităţii Tehnice din Cluj-Napoca, sesiunea \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_a anului universitar \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, declar pe proprie răspundere, că această lucrare este rezultatul propriei activităţi intelectuale, pe baza cercetărilor mele şi pe baza informaţiilor obţinute din surse care au fost citate, în textul lucrării, şi în bibliografie.

Declar, că această lucrare nu conţine porţiuni plagiate, iar sursele bibliografice au fost folosite cu respectarea legislaţiei române şi a convenţiilor internaţionale privind drepturile de autor.

Declar, de asemenea, că aceasta lucrare nu a mai fost prezentată în faţa unei alte comisii de examen de licenţă/diplomă/disertaţie.

De asemenea, declar că sunt de acord ca proiectul de diplomă să fie verificat prin orice modalitate legală pentru confirmarea originalităţii, consimţind inclusiv la introducerea conţinutului său într-o bază de date în acest scop.

În cazul constatării ulterioare a unor declaraţii false, voi suporta sancţiunile administrative, respectiv, *anularea examenului de licenţă.*

Lucrarea conţine: \_\_\_\_ pagini, \_\_\_\_ tabele, \_\_\_\_schiţe şi diagrame. Anexa cu desene conţine: \_\_\_\_formate A0, \_\_\_\_formate A1, \_\_\_\_ formate A2, \_\_\_\_\_formate A3, \_\_\_\_\_ formate A4. Proiectul are anexate şi: \_\_\_\_\_\_ CD/DVD-uri

Nume, prenume

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Data

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Semnătura

# 1. Introducere

*Definiție*. Transmisia automobilului reprezintă ansamblul tuturor organelor acestuia care contribuie la transmiterea momentului motor la roțile motoare, modificându-i în același timp și valoarea în funcție de mărimea rezistențelor la înaintare.

Părțile componente ale transmisiei automobilului sunt: ambreiajul, cutia de viteze, transmisia longitudinală, transmisia principală, diferențialul, arborii planetari și transmisia finală.

**Ambreiajul** este intercalat între motor și cutia de viteze, în scopul compensării principalelor dezavantaje ale motorului cu ardere internă (imposibilitatea pornirii în sarcină şi existenţa unei zone de funcţionare).

**Cutia de viteze** are rolul să permită deplasarea automobilului cu o gamă variată de viteze, la o aceeaşi turaţie a arborelui motor, obţinerea unui cuplu mărit de pornire, schimbarea sensului de mers şi oprirea automobilului cu motorul oprit.

**Transmisia longitudinală (cardanică)** are rolul de a transmite momentul motor, fără să-l modifice, de la cutia de viteze la transmisia principală în cazul automobilelor organizate după soluţia clasică, precum şi de la cutia de viteze la reductor- distribuitor şi de la acesta la roţile motoare, şi între punţi, în cazul automobilelor cu mai multe punţi motoare.

**Transmisia principală** multiplică şi transmite momentul motor de la arborele longitudinal la diferenţial (cazul automobilelor organizate după soluţia clasică) şi de la arborele secundar al cutiei de viteze la diferenţial (cazul automobilelor organizate după soluţia totul în faţă sau totul în spate).

**Diferenţialul** este mecanismul ce permite ca roţile motoare ale aceleiaşi punţi să se rotească cu unghiuri diferite, dând astfel posibilitatea ca la deplasarea automobilului în viraje să parcurgă spaţii de lungimi diferite.

**Arborii planetari** servesc la transmiterea momentului motor de la diferenţial la roţile motoare sau la pinioanele conducătoare ale transmisiei finale.

**Transmisia finală** amplifică momentul motor transmis roţilor şi, în acelaşi timp, contribuie la micşorarea solicitărilor organelor punţii motoare dispuse înaintea ei. [[1]](#footnote-2)

▲Destinaţia ambreiajului.

Ambreiajul serveşte la decuplarea temporară şi la cuplarea progresivă a motorului cu transmisia. Decuplarea și cuplarea motorului de transmisie sunt necesare la pornirea din loc a automobilului şi in timpul mersului pentru schimbarea treptelor cutiei de viteze.

Ambreiajul serveşte în acelaşi timp şi la protejarea la suprasarcini a celorlalte organe ale transmisiei.

▲Condițiile impuse ambreiajului.

Ambreiajul trebuie să îndeplinească o serie de condiţii, şi anume:

- să permită decuplarea completă a motorului de transmisie pentru ca schimbarea treptelor să se facă fără şocuri;

- să asigure în stare cuplată o îmbinare perfectă între motor si transmisie;

- să permită eliminarea căldurii care se produce în timpul procesului de cuplare prin patinarea suprafețelor de frecare;

- să permită cuplarea suficient de progresivă pentru a evita pornirea bruscă din loc a automobilului;

- să necesite la decuplare eforturi reduse din partea conducătorului, etc.

▲Clasificarea ambreiajelor- se face după mai multe criterii:

a)*După principiul de funcţionare:* ambreiaje mecanice( cu fricţiune), hidrodinamice, combinate şi electromagnetice.

b) *După tipul mecanismului de acţionare*: cu acţionare mecanică, hidraulică, pneumatică şi electrică.

c) *După posibilităţile de utilizare*: ambreiaje simple şi ambreiaje duble.

## 1.1 Analiza constructivă și funcțională a ambreiajului mecanic

Ambreiajul mecanic funcționează pe baza forțelor de frecare care apar între două sau mai multe perechi de suprafețe sub acțiunea unei forțe de apăsare.

Părțile componente ale unui ambreiaj mecanic (Fig. 1.1) sunt grupate astfel: partea conducătoare, partea condusă și mecanismul de acționare. Partea conducătoare a ambreiajului este solidară la rotație cu volantul motorului, iar partea condusă cu arborele primar al cutiei de viteze.

Pe volantul 1 al motorului este apăsat discul condus 6 de catre discul de presiune (conducator) 2 datorita fortei dezvoltate de arcurile 3. Discul condus se poate deplasa axial pe canelurile arborelui primar 7 al cutiei de viteze. Pentru a mari coeficientul de frecare, discul condus este prevazut cu garnituri de frecare. Discul de presiune 2 este solidar la rotatie cu volantul 1 prin intermediul carcasei 5.

*Partea conducătoare a ambreiajului* este formată din: volantul 1, discul de presiune 2, carcasa 5, arcurile de presiune 3 și pârghiile de debreiere 4.

*Partea condusă* se compune din: discul condus 6 cu garniturile de frecare și arborele primar 7 al cutiei de viteze.

*Mecanismul de acţionare*este format din manşonul cu rulmentul de presiune 8, furca 9, tija 10, arcul de readucere 11 şi pedala 12.

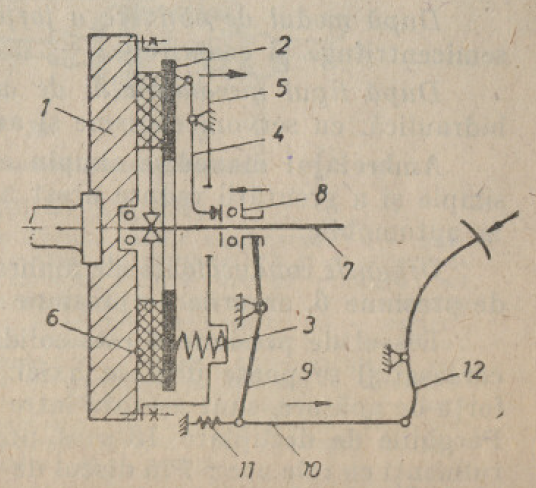


Fig 1.1 Schema de principiu a ambreiajului mecanic

Frățilă Gh. & Frățilă M. & Samoilă St., *Automobile. Cunoaștere, întreținere și reparare*, Ed. Didactică și Pedagogică, București, 1995, pag. 237

Prin frecarea care ia naștere între suprafața frontală a volantului și discul de presiune pe de o parte și suprafețele discului condus pe de altă parte, momentul motor este transmis arborelui primar al cutiei de viteze și mai departe, prin celelalte organe ale transmisiei, la roțile motoare*.*

În figura de mai sus, ambreiajul este prezentat în stare cuplată. Când se apasă asupra pedalei 12 a mecanismului de acționare al ambreiajului, forța se transmite prin tija 10și furca 9 la manșonul rulmentului de presiune 8, care va apăsa capetele interioare ale pârghiilor de debreiere 4, iar acestea se vor roti în jurul punctului de articulație de pe carcasă. În felul acesta, pârghiile de debreiere deplasează discul de presiuue spre dreapta, comprimând arcurile 3. În acest caz dispare apăsarea dintre discuri și volant, și deci și forța de frecare, iar mamentul motor nu se transmite mai departe.

Cuplarea ambreiajului se realizează prin eliberarea lină a pedalei, după care arcurile 3 vor apăsa din nou discul de presiune pe discul condus, iar acesta din urmă pe volant. Cât timp între suprafețele de frecare ale ambreiajului nu există apăsare mare, forța de frecare care ia naștere va avea o valoare redusă și, în consecință, va exista oalunecare între suprafețele de frecare, motiv pentru care discul condus va avea oturație mai mică. Aceasta este perioada de patinare a ambreiajului.În această situație, se va transmite prin ambreiaj numai oparte din momentul motor. În perioada de patinare a ambreiajului, oparte din energia mecanică se transformă în energie termică iar ambreiajul se încălzește, producând uzura mai rapidă a garniturilor de frecare.

La eliberarea completă a pedalei ambreiajului, forța de apăsare dezvoltată de arcuri este suficient de mare pentru a permite transmiterea în întregime a momentului motor fără patinare.

La o cuplare bruscă a ambreiajului solicitările transmisiei pot depăși de trei-patru ori valoarea momentului maxim al motorului. Aceasta se datorează faptului că la eliberarea bruscă a pedalei ambreiajului forța de apăsare dintre suprafețele de frecare este dată atât de forța arcurilor de presiune cât și de forțele de inerție ce iau naștere în momentul contactului discului de presiune cu discul condus. În momentul contactului dintre discuri, forța de apăsare depășește de câteva ori forța datorată arcurilor de presiune.[[2]](#footnote-3)

# 2. Procese de fabricație, procese tehnologice și elementele lor

## 2.1 Noțiuni introductive

Totalitatea activităţilor desfăşurate de mijloacele de producţie şi a proceselor naturale care au loc în vederea transformărilor obiectelor muncii, activităţi organizate şi conduse de om reprezintă procesul tehnologic de fabricaţie (de producţie).

În vederea realizării produsului finit societăţile comerciale desfăşoară două categorii de activităţi:

- activităţi de bază;

- activităţi de deservire şi auxiliare.

Prin **activitate de bază** se consideră:

- activitatea de control tehnic pe toate fazele de realizare a produsului;

- activitatea legată de producerea de semifabricate;

- activitatea legată de prelucrarea semifabricatelor;

- activităţile depuse pentru unirea pieselor definitiv prelucrate în vederea realizării produsului finit;

- activităţi de încercări, verificări, vopsiri, împachetări.

Drept **activităţi auxiliare** avem:

- activităţile legate de producerea şi distribuirea curentului electric, a aburului, a aerului comprimat;

- proiectarea, execuţia şi întreţinerea sculelor, dispozitivelor şi verificatoarelor;

- întreţinerea dotărilor din societăţile comerciale, a utilajelor, clădirilor (a bunurilor din inventar);

- activitatea de depozitare;

- activitatea de transport intern.

**Procesul tehnologic** reprezintă parte a procesului de fabricaţie care se referă la modificarea formei, a dimensiunilor, a structurii materialului, la activităţile pentru formarea lanţurilor de dimensiuni în produsul finit.

**Procesul tehnologic de prelucrare mecanică** reprezintă modificarea succesivă a formei, a dimensiunilor, a asperităţilor de suprafaţă prin prelucrare mecanică.

Prelucrarea mecanică poate fi executată astfel:

- prin aşchiere;

- prin rulare – deformare plastică la rece.

Mai poate exista un proces tehnologic secundar şi anume **procesul tehnologic de tratament termic** care constă în modificarea proprietăţilor fizico-mecanice a reperelorprin modificarea structurii acestora.

**Procesul tehnologic de asamblare (de montare)** reprezintă parte a procesului tehnologic care se ocupă cu aranjarea pieselor definitiv prelucrate într-o succesiune bine stabilită, în vederea formării lanţurilor de dimensiuni care să asigure precizia în funcţionare, deci condiţiile de funcţionare.

## 2.2. Elementele procesului tehnologic

Un proces tehnologic complex conţine următoarele elemente:

- operaţia;

- faza;

- trecerea;

- mânuirea;

- mişcarea.

Prin **operaţie** se înţelege acea parte a procesului tehnologic care se referă la prelucrarea uneia sau mai multe suprafeţe ale piesei, cu una sau mai multe scule aşchietoare, dintr-o singură sau mai multe aşezări ale piesei **pe un anumit loc de muncă**.

Locul de muncă reprezintă acea parte din suprafaţa de producţie dotată cu tot ce este necesar pentru modificarea formei semifabricatului în vederea obţinerii piesei.

**Faza** reprezintă acea parte din operaţie care se execută cu una sau mai multe scule aşchietoare, pe una sau mai multe suprafeţe ale piesei, la o singură aşezare a acesteia în cadrul aceluiaş regim de aşchiere.

**Trecerea** reprezintă parte din fază sau operaţie care se realizează la o singură deplasare a sculei în direcţia avansului, îndepărtându-se un anumit strat de material. Recomandarea generală este ca pe fiecare suprafaţă să se efectueze o singură deplasare a sculei aşchietoare. Atunci când rigiditatea sistemului tehnologic nu permite se poate efectua două sau mai multe treceri.

**Mânuirea** reprezintă activitatea pe care o desfăşoară muncitorul în vederea efectuării activităţii de bază sau a unor activităţi pregătitoare (exp. prinderea sau desprinderea piesei, pornirea maşinii unelte, etc.)

**Mişcarea** reprezintă parte din activitatea pe care o desfăşoară operatorul care se poate măsura în timp (cea mai mică activitate).

## 2.3 Caracterizarea tipurilor de producție din punct de vedere tehnologic

Din punct de vedere tehnologic producţia se împarte în trei tipuri, astfel:

• producţie **individuală**;

• producţie **de serie**;

• producţie **de masă**.

Aceste tipuri de producţie se pot caracteriza cu ajutorul următoarelor criterii:

• 1 – volumul de producţie;

• 2 – nomenclatura producţiei;

• 3 – ciclul de fabricaţie;

• 4 – maşini unelte necesare prelucrării;

• 5 – modul de amplasare a maşinilor unelte;

• 6 – productivitatea prelucrării;

• 7 – calificarea personalului muncitor;

• 8 – gradul de detaliere a tehnologiei de prelucrare;

• 9 – costul prelucrării.

Pentru producţie **individuală** aceste criterii îmbracă următoarea formă:

• nomenclatura este diversă, foarte variată;

• programarea producţiei se face la cerere nu există un cilul de fabricaţie.

Repetarea în ciclul de fabricaţie a acelaşi produs este întâmplătoare;

• volumul de producţie este redus uneori chiar o bucată;

• maşini unelte universale care să ofere posibilitatea schimbării rapide a pieselor diferite dimensional;

• maşinile unelte sunt aşezate pe tipuri de maşini;

• productivitatea prelucrării este foarte mică;

• calificarea personalului muncitor este foarte înaltă pentru a avea capacitatea tehnică pentru a stabili condiţiile de realizare a reperelor;

• tehnologia de fabricaţie este sumară, se foloseşte ca document tehnologic **fişa tehnologică**;

• costul prelucrării este foarte mare.

Pentru producţie **de serie** aceste criterii îmbracă următoarea formă:

• volumul de producţie mare;

• nomenclatura mult redusă;

• piesele se prelucrează în loturi – în serii;

• maşinile unelte se reglează la începutul prelucrării pentru întregul lot de piese;

• producţia are un ciclul de fabricaţie bine stabilit;

• maşinile unelte utilizate se deplasează spre maşini unelte automate;

• maşinile unelte se pot aranja ca la producţia individuală sau aranjarea acestora se mai poate face în ordinea operaţiilor necesare realizării produselor de bază;

• întrucât numărul operaţiilor este mai mare decât a maşinilor unelte, atunci mai multe operaţii se realizează pe aceeaşi maşină unealtă. Datorită acestui fapt muncitorii sunt cu categorii medii de pregătire;

• productivitatea mult mai mare faţă de producţia individuală;

• tehnologia de fabricaţie se desfăşoară până la trecere întocmindu-se ca document tehnologic **planul de operaţie**. Pentru fiecare operaţie există câte o fişă tehnologică care la urmă toate la un loc formează planul de operaţie pentru reperul respectiv. Complectarea acestuia se face prin înscrierea tuturor elementelor ce sunt necesare bunei desfăşurări a procesului de prelucrare cu îngroşarea suprafeţelor ce se prelucrează.

Producţia **de masă** criteriile îmbracă următoarea formă;

• volum foarte mare de producţie;

• nomenclatura este extrem de redusă;

• există un ciclul de fabricaţie bine stabilit;

• maşinile unelte sunt maşini automate aranjate strict în ordinea succesiunii operaţiilor necesare pentru reperul ce se execută formându-se **liniile** **tehnologice** care pot fi: cu funcţionare **intermitentă** şi cu funcţionare **continuă**. Linia tehnologică se caracterizează de parametrul numit **ritmul** **liniei tehnologice** (R), definit ca raportul dintre fondul anual real de timp a maşinilor unelte din linia tehnologică (Far) şi numărul de bucăţi repere (N).

R = Far / N [min. / buc.]

La o linie tehnologică cu funcţionare intermitentă timpii efectivi de prelucrare (Tei) de la fiecare maşină uneltă ce intră în alcătuirea acelei linii sunt diferiţi ca mărime şi de asemenea valoarea acestora diferă de valoarea ritmului liniei tehnologice:

Te1 ≠ Te2 ≠… ≠ R

La o linie tehnologică cu funcţionare continuă timpii efectivi de prelucrare (Tei) de la fiecare maşină unelată ce intră în alcătuirea acelei linii tehnologice sunt egali ca mărime şi egali cu valoarea ritmului liniei tehnologice:

Te1 = Te2 =… = R

Pentru respectarea ritmului de fabricaţie se impune detalierea tehnologiei până la mânuire şi mişcare astfel să se poată asigura pentru maşinile unelte ce alcătuiesc linia tehnologică acelaşi timp efectiv.

• calificarea muncitorilor este scăzută;

• productivitatea prelucrării este foarte mare;

• costul prelucrării este foarte mic.

Raportul dintre timpul efectiv (Tei) şi ritmul liniei tehnologice (R ) determină coeficientul de sericitate a operaţiei i (Ksi) :

Tei / R = Ksi

dacă:

Ksi ≤ 1 – producţie de masă;

1 < Ksi ≤ 10 – producţie de serie mare;

10 < Ksi ≤ 20 – producţie de serie mijlocie;

Ksi > 20 – producţie de serie mică.[[3]](#footnote-4)

# 3. Proiectarea tehnologiei de fabricare a unor repere reprezentative

## 3.1 Criterii tehnico-economice la proiectarea tehnologică a fabricației

În uzinele constructoare de autovehicule procesul de producțare se desfășoară pe baza pregătirii tehnice a fabricației care cuprinde: proiectarea construcției autovehiculelor și elementelor componente; proiectarea proceselor tehnologice de semifabricare (turnare, matrițare la cald, presare la rece etc.) și de prelucrare mecanică a pieselor, a proceselor tehnologice de asamblare parțială și generală a autovehiculului și a celor de finisare prin vopsire sau acoperiri metalice: proiectarea și executarea (achiziționarea) SDV-urilor necesare.

Un proces tehnologic este optim, dacă a fost proiectat pe baza unui sistem de criterii (principii): *tehnic* (concordanța dintre condițiile tehnice satisfăcute de piesa uzinată și condițiile prevăzute în desenele de execuție ale pieselor); *economic* (cost și volm de muncă minim); *al productivității maxime* (criteriu secundar în raport cu primele două). [[4]](#footnote-5)

## 3.2 Stabilirea proiectului de execuție a reperului (pt. var. asistată) DE CONTINUAT

Pentru realizarea proiectului de diplomă cu titlul "Proiectarea tehnologiei de fabricare a unor repere reprezentative din transmisia unui automobil" am ales să abordez volanta și discul de ambreiaj.

Desenele de execuție sunt realizate cu ajutorul programului CATIA V5R19 și conțin toate vederile și secțiunile necesare pentru descrierea cât mai amănunțită a poziției relative a tuturor pieselor componente. Sunt trecute toate cotele de gabarit și cotele funcționale. Atât forma cât și dimensiunile piesei sunt determinate de condițiile de funcționare. Pentru aceleași condiții de functionare se pot realiza diverse variante constructive, însă trebuie adoptată varianta cea mai convenabilă pentru o prelucrare cât mai ușoară și cu un preț minim de execuție. Piesele sunt alcătuite din suprafețe cilindrice interioare și exterioare, suprafete dreptunghice, prin urmare piesele sunt ușor de prelucrat.

## 3.3 Alegerea și obținerea semifabricatului

Înainte să vorbim despre alegerea și obținerea semifabricatului e absolut necesar sa dezbatem problema alegerii materialului din care se va realiza semifabricatul.

Alegerea materialului convenabil este o etapa foarte importantă în procesul de proiectare deoarece reprezintă decizia crucială care leagă calculele dintr-un proiect ingineresc de realizarea efectivă a unui produs.

La alegerea materialelor pentru o aplicație tehnică trebuie avute în vedere două principii:

- materialele selectate trebuie să posede proprietățile fizico-chimice, mecanice și tehnologice corespunzătoare cerințelor impuse de aplicația în care sunt utilizate;

- materialele alese trebuie să conducă la soluții tehnice de rezolvare a aplicației care să fie convenabile economic, adică să poată fi transpuse în practică cu cheltuieli acceptabile privind elaborarea materialelor, obținerea semifabricatelor și realizarea produselor impuse de aplicație.

Alegerea materialelor adecvate realizării unui produs constă în cunoasterea tuturor condițiilor tehnice ce definesc funcționalitatea lui și comportarea sa în exploatare:

- condițiile privind solicitările mecanice la care este supus produsul: complexitatea sistemului de solicitare (solicitari simple, de tip intindere compresiune, încovoiere simplă sau forfecare pură, sau solicitări compuse), intensitatea solicitărilor, caracterul static sau dinamic al aplicării acestora, caracterul variabil în timp sau constant al solicitărilor (care implică apariția sau nu a fenomenului de degradare prin oboseală), posibilitatea ca solicitările să genereze fenomene de pierdere a stabilității unor componente ale produsului (a căror evitare impune asigurarea unor anumite rigidități ale componentelor), condițiile termice în care se aplică solicitările (solicitări la temperaturi scăzute, solicitari în condiții de temperatură normală sau solicitări în condiții termice care determină manifestarea fenomnului de fluaj), condițiile de mediu în care se aplică solicitările (mediu de lucru neutru, mediu corosiv sau abraziv) etc.;

- condițiile privind caracteristicile fizice ale materialului produsului, care determină sau influentează îndeplinirea funcțiilor pentru care acesta este realizat: densitatea, fuzibilitatea, rezistivitatea electrică, conductibilitatea termică, etc.;

- condițiile privind precizia dimensională a produsului și calitatea suprafețelor acestuia;

- condițiile privind fiabilitatea și mentenabilitatea produsului, fiabilitatea fiind proprietatea produsului exprimată prin probabilitatea ca acesta să-și îndeplinească funcțiile în condiții prescrise, în cursul unei perioade de timp date, iar mentenabilitatea fiind proprietatea produsului exprimată prin probabilitatea ca acesta să poată fi supravegheat, întreținut și reparat într-o anumită perioadă de timp.[[5]](#footnote-6)

*În concluzie*, dacă se impun unele proprietăți, se face o proiectare a materialului cu o astfel de structură care să satisfacă cerințele cerute de rolul funcțional. Se alege acel tip de material care indeplinește cerințele minime de rezistență și durabilitate a piesei în condițiile unui preț de cost minim și al unei fiabilități sporite. Proprietățile unui material trebuie considerate ca o suma de relații între material și mediul înconjurător în care va lucra.

În producția de piese pentru autovehicule, unul din prinipiile care determină obținerea unui proces tehnologic optim de fabricație în constituie alegerea rațională a semifabricatului.

Alegerea corectă a semifabricatului presupune din punct de vedere tehnologic ca, pe baza studiului documenteției tehnice din proiectul de execuție precum și a datelor primare puse la dispoziție, tehnologul să stabilească: forma semifabricatului, metoda și procedeul prin care urmează să fie obținut, mărimea și distribuția adaosurilor de prelucrare precum și precizia dimensiunilor, formei și a poziției elementelor geometrice ale semifabricatelor.

Fiecare metodă de semifabricare se caracterizează prin precizia limită ce se poate obține la forma și dimensiunile semifabricatului. Productivitatea și economicitatea metodei aplicate va influența structura, economicitatea și productivitatea procesului de prelucrare mecanică.

În tabelul 3.1 sunt sintetizate unele criterii, luându-se în considerare ca materiale probabile oțelul, fonta, aliajele speciale, aliajele de aluminiu, alte aliaje neferoase și materiale plastice, iar ca metode probabile de semifabricare turnarea (T), turnarea sub presiune (Tp), matrițarea (M), laminarea (L), sudarea (S), sinterizarea (Sz), extruziunea (E).

Ținând seama de particularitățile producției de autovehicule rutiere (volum și caracter de serie mare sau de masă), se vor prefera semifabricate cât mai apropiate de piesa finită pentru a se reduce cât mai mult consumul de metal și volumul de muncă al prelucrării. Cheltuielile suplimentare cu utilajul modern, costisitor, al secțiilor de semifabricate se pot amortiza la un volum mare al prodocției.

Adoptarea unor semifabricate cu adaosuri mari de prelucrare este justificată doar pentru ateliere de prototipuri și pentru producția de serie mică a unor autovehicule de foarte mare putere.

În tabelul 3.2 sunt prezentate principalele variante de procedee și metode de semifabricate utilizate în construcția de autovehicule din țara noastră.[[6]](#footnote-7)

Tab. 3.1 Principalele criterii de alegere a semifabricatului

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Nr. crt. | Criteriul de alegere a semifabricatului | Tipul caracteristicii  de clasificare | Tipul de semifabricat recomandat |
| 1 | Clasa de materiale | Oțel  Fontă  Aliaje speciale  Aliaje de aluminiu  Alte aliaje neferoase  Materiale plastice | T, F, M, L, S, Sz  T, S  T, L, S  T, M, L  T, L  T(I), S, M |
| 2 | Mărimea piesei | Mică  Mijlocie  Mare | T, F, M, L, S, Sz  T, F, M, S  T, F, S |
| 3 | Forma piesei | Simplă  Complicată  Foarte complicată | T, F, M , S, E  T, M, S  T, S |
| 4 | Condiții de funcționare  a piesei | Forțe și solicitări termice mici  Forțe mari și temperaturi mici  Temperaturi mari  Forțe mari și temperaturi ridicate  Solicitări mecanice alternative  Condiții de uzare intensă  Medii intens corosive | T, L, Sz  T, F, M, L, S  T, F, M, L, S  F, M, L, S  T, F, M  T, F, Sz  T, F, S |
| 5 | Caracterul producției | Individuală  Serie mică și mijlocie  Serie mare și masă | T, F, S  T, F, M, S  T, M, L, Sz |
| 6 | Tipul prelucrării mecanice necesare | Fără prelucrare  Prelucrare obișnuită  Prelucrare complexă | Tp, L, S, Sz  T, F, M, L, S  T, F, L |

Marincaș D. & Abăitancei D., *Fabricarea și repararea autovehiculelor rutiere,* Editura Didactică și Pedagogică, București, 1982, pag. 137-138

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tipul producției | | 9 | De serie și de masă | Individuală, de serie și de masă | De serie mare și de masă | De serie și de masă | Individuală și de serie mică | De serie și de masă |
| Materialul | | 8 | Aliaje fier-carbon, metale neferoase și aliajele lor | Aliaje fier-carbon, metale neferoase și aliajele lor | Aliaje fier-carbon, metale neferoase și aliajele lor | Aliaje fier-carbon, metale neferoase și aliajele lor | Oțeluri, aliaje pe bază de nichel | În special materialele cu prelucrabilitate mică prin așchiere |
| Rugozitatea | | 7 | Rugoasă | Rugoasă | Netedă | Netedă | Netedă | Foarte netedă |
| Precizia de execuție a semifabricatului, mm | | 6 | 1...5 | 1...10, în funcție de dimensiuni | 1...8, în funcție de dimensiuni | 0,1...0,5 | 0,1...0,5 | 0,05...0,15 |
| Complexitatea formei obținute | | 5 | Cele mai complicate | Cele mai complicate | În special corpuri de rotație | Simple și mijlocii, în funcție de posibilitățile de extragere a piesei din formă | Simple | Foarte complicate |
| Dimensiunile  sau masa | minime | 4 | Grosimea minimă a pereților: 3...5 mm | Grosimea minimă a pereților: 3...5 mm | Grosimea minimă a pereților: 3...5 mm | 20...30 g;  Grosimea pereților pentru metale neferoase:  1,5 mm | Grosimea minimă a pereților:  4 mm | Grosimea pereților:  1,5 mm |
| maxime | 3 | Până la 250 kg | Nelimitate | De obicei până la 200 kg | De obicei până la 100 kg | Piese mici | 100 sau 50 kg |
| Procedeul tehnologic | | 2 | Turnare în nisip, cu formare mecanică | Turnare cu miezuri | Turnare centrifu-gală | Turnare în forme permanente (cochile metalice) | Turnare cu cristale orientate | Turnare de precizie (în forme coji de bachelită sau cu modele ușor fuzibile) |
| Metoda tehnolo-gică | | 1 | Turnare | | | | | |
| Nr.  crt. | | 0 | 1 | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 9 | De serie și de masă | Individuală și de serie mică | De serie mijlocie și mare | | De serie și de masă | De serie și de masă | De serie și de masă | | De serie și de masă | |
| 8 | Aliaje de zinc, aluminiu, magneziu, cupru, staniu și plumb | Oțeluri carbon aliate, precum și aliaje neferoase | Oțeluri carbon aliate, precum și aliaje neferoase | | Oțeluri carbon și oțeluri aliate precum și aliaje neferoase | Oțeluri carbon și oțeluri aliate precum și aliaje neferoase | Oțeluri carbon și oțeluri aliate precum și aliaje neferoase | | Oțeluri carbon și oțeluri aliate precum și aliaje neferoase | |
| 7 | Foarte netedă | Foarte rugoasă | Rugoasă | | Rugoasă | Rugoasă | Netedă | | Netedă | |
| 6 | 0,05...0,2; în direcția separării formelor ceva mai mică | 1,25...2,5 | 0,4...2,5;  n direcția deschiderii matriței, ceva mai mică | | 0,4...2,5;  n direcția deschiderii matriței, ceva mai mică | 0,4...2,5 | 0,2...0,5 | | 0,4...1,8 | |
| 5 | Limitată numai de posibilitatea confecționării formei de turnare | Simple | Limitată de posibilitatea confecționării matriței | | Limitată de posibilitatea confecționării matriței | Simple | Simple | | Limitată de posibilitatea confecționării matriței | |
| 4 | Grosimea pereților: 0,5...1 mm pt. aliaje de zinc și 1...2 mm pt. altele | - | Grosimea pereților: 2,5 mm | | Grosimea pereților: 2,5 mm | Grosimea pereților (Al): peste 1,5 mm | Grosimea pereților (Al): peste 1,5 mm | | Grosimea pereților: 1,5 mm | |
| 3 | 10-15 kg | Nelimitate | De obicei până la 100 kg | | De obicei până la 100 kg | De obicei până la  50 kg | Până la diametru de 200 mm | | De obicei până la 100 kg | |
| 2 | Turnare sub presiune | Forjare liberă | Matrițare la ciocan | | Matrițare la mașini de forjat orizontale | Laminare profilată | Matrițare prin extru-ziune fără nervuri | | Matrițare la prese de calibrare | |
| 1 |  | Deformare plastică la cald | | | | | | | | |
| 0 |  | 2 | | | | | | | | |
| 9 | De serie și de masă | De serie și de masă | | De serie și de masă | De serie și de masă | De serie și de masă | | Individuală și de serie | |
| 8 | Oțeluri carbon, oțeluri aliate și aliaje neferoase | Oțeluri și alte mate-riale cu plasticitate mare | | Toate tipurile de materiale în foi | Mase plastice cu umplutură fibroasă sau pulverulentă | Toate metalele | | Oțeluri, fonte și aliaje de aluminiu | |
| 7 | Foarte netedă | Netedă | | Netedă | Foarte netedă | Foarte netedă | | Netedă | |
| 6 | 0,5...0,1 | 0,1...0,25 | | 0,05...0,5 | 0,05...0,25 | 0,1...0,25  În direcția mișcării poansonului;  0,05 în direcția perpendiculară | | 0,25...0,5 | |
| 5 | Limitată de posibilitatea confecționării matriței | Simple | | Complicate | Limitată de posibilitatea confecționării matriței | Simplă, limitată de forma matriței și a presiunii în direcția mișcării poansonului | | Complicate | |
| 4 | Grosimea pereților: 1,5 mm | Diametrul de 3 mm | | Grosimea 0,1 mm | Grosimea pereților  0,8 mm | Grosimea pereților  2 mm | | Grosimea tablei caroseriei de min. 0,6 mm | |
| 3 | De obicei până la  100 kg | Diametrul de 25 mm | | Grosimea 15 mm | Grosimea pereților  8 mm | Aria secțiunii transversale100 cm2 | | Grosimea platbandelor de asamblat max. 80 mm | |
| 2 | Calibrarea pieselor matrițate | Refularea la rece | | Matrițarea tablelor | - | - | | Diverse procedee | |
| 1 | Deformare la rece | | | | Presarea maselor plastice | Presarea pulberilor metalice | | Sudare | |
| 0 | 3 | | | | 4 | 5 | | 6 | |

Marincaș D. & Abăitancei D., *Fabricarea și repararea autovehiculelor rutiere,* Editura Didactică și Pedagogică, București, 1982, pag. 139-141

Alegerea unui anumit tip de semifabricat se realizează ţinând cont de următoarele două tendinţe globale care se referă la:

1. obţinerea de semifabricate cu forme îndepărtate decât cele ale piesei;

2. obţinerea de semifabricate cu formă apropiată faţă de piesa ce urmează a fi executată.

1. Obţinerea de semifabricate cu forme îndepărtate decât cele ale piesei. Această tendinţă prezintă unele avantaje şi dezavantaje astfel:

Avantaje:

- costul scăzut a semifabricatului

Dezavantaje:

- în procesul de aşchiere consum ridicat de scule, material, energie electrică etc.

- productivitate scăzută.

Tendinţa este spre această categorie de semifabricate în Statele Unite unde momentan nu se pune problema consumului de material, energie, etc.

2. Obţinerea de semifabricate cu formă apropiată faţă de piesa ce urmează a fi executată. Această tendinţă prezintă unele avantaje şi dezavantaje astfel:

Dezavantaje:

- costul ridicat a semifabricatului

Avantaje:

- în procesul de aşchiere consum redus de scule, material, energie electrică etc.

- productivitate ridicată

Tendinţa este spre această categorie de semifabricate. De asemeni legat de forma şi tipul solicitării sunt unele recomandări la alegerea semifabricatului astfel:

a) piesele cu formă complicată care nu sunt solicitate la întindere şi încovoiere se realizează din fonte prin turnare;

b) piesele cu formă complicată care suportă sarcini mari cu toate tipurile de solicitări să se realizeze din oţeluri fie prin turnare, fie prin forjare şi matriţare;

c) piesele cu forme relativ simple cu solicitări medii se pot executa din semifabricate laminate atunci când diferenţa dintre tronsonul cu diametru maxim şi cel cu diametru minim nu depăşește 20-30 mm.

d) piese cu dimensiuni reduse din materiale neferoase pot să folosescă semifabricate turnate dar şi laminate;

Decizia asupra alegerii semifabricatului o dă costul. Atunci când o piesă se poate realiza din mai multe semifabricate echivalente din punct de vedere tehnic, alegerea se face din punct de vedere a costului.

Deoarece prima operaţie de aşchiere diferă ca şi cost de la un semifabricat la altul, pentru aceasta, în costul semifabricatului se introduce şi preţul primei operaţii de degroşare.

## 3.4. Operații de pregătire a semifabricatelor

Aceste operaţii diferă de la o metodă de obţinere a semifabricatului la alta.

Operaţiile de pregătire pentru semifabricate laminate sunt:

1. debitare;

2. îndreptare;

3. cojire.

1. Debitarea

- se impune când laminatul are diamensiunile mai mari decât a piesei;

- se poate face pentru obţinerea unei piese sau pentru obţinerea mai multor piese;

- se poate executa prin:

• aşchiere

• forfecare

• oxiacetilenic

• electric

Debitarea

■ pe ferăstrău rectiliniu alternativ:

- se caracterizează prin productivitate medie;

- rugozitate relativ mare;

- precizie scăzută la lungime (înclinare a suprefeţei debitate);

- consum relativ redus de aşchii (lăţimea tăieturii 0,8÷1 mm);

■ pe ferăstrău circular:

- productivitate ridicată;

- precizie medie;

- rugozitate scăzută;

- consum mediu de material sub formă de aşchii (lăţimea tăieturii 4÷8 mm);

■ prin ghilotinare:

- productivitate ridicată;

- precizie scăzută;

- rugozitate mare;

- consum redus de material sub formă de aşchii;

■ prin forfecare de precizie (fig. 3.1.):

- procedeu cercetat în ţară la Universitatea din Braşov;

În esenţă, semifabricatul, în acest caz este prins în două menghine ale căror bacuri creează în semifabricat tensiuni având valori apropiate de limita la curgere. Ulterior, una dintre menghine se deplasează cu joc mic una faţă de alta rezultând o forfecare în condiţii particulare astfel:

• precizie ridicată (0,05 mm).

• productivitate mare;

• rugozitate foarte scăzută *R m a* = 0,8 μ ;

• fără consum de material sub formă de aşchii.

Este necesar însă un echipament specializat, uneori adaptabil pe prese obişnuite. De asemenea, forţele mari limitează aplicarea procedeului pentru semifabricate cu d > 40÷50 mm.

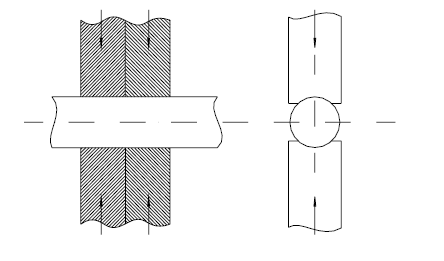


Fig. 3.1 Schema forfecării de precizie

Tăbăcaru Lucian L. & Pruteanu Octavian V., *Concepția și managementul tehnologiilor de fabticație,* Editura Junimea, Iași, 2007, pag. 20

Debitarea cu flacără oxigaz şi cea cu arc electric:

- productivitate scăzută;

- precizie grosolană (±1,5 mm);

- rugozitate mare;

- strat modificat de grosime relativ mare.

Se utilizează atunci când nu există un alt echipament pentru semifabricate cu diametru mare.

Debitarea cu disc abraziv:

- productivitate ridicată;

- precizie bună;

- rugozitate scăzută;

- consum relativ ridicat de material;

- degajarea prafului abraziv, în lipsa unor măsuri de ventilaţie este dăunătoare sănătăţii.

Debitarea pe strung:

- productivitatea medie;

- rugozitate mare;

- precizie medie;

- consum relativ ridicat de material sub formă de aşchii (2±8 mm)

Debitarea prin procedee neconvenţionale (anodo-mecanică):

- electroeroziune;

- eroziune electrochimică, etc.;

- s-a răspândit relativ puţin, ea aplicându-se pentru materiale din semifabricate dure

Debitarea cu plasmă:

- se foloseşte pentru semifabricate sub formă de tablă

În comparaţie cu debitarea cu oxigaz

- permite obţinerea unei precizii mai ridicate;

- rugozităţi mai scăzute;

- productivităţi mai mari;

2. Îndreptarea semifabricatelor

Are drept scop aducerea curburii de la valori de 5 μm/ mm la 0,1 – 0,2 μm/ mm. Pentru îndreptare pot fi folosite strunguri (îndreptare între vârfuri), prese, maşini de îndreptat şi retezat, maşini de îndreptat şi calibrat. În acest ultim caz este vorba despre trecerea semifabricatului printr-un şir de perechi de role de formă hiperboloidală obţinându-se *R m a* ≈ 0,8 μ (fig. 3.2.)

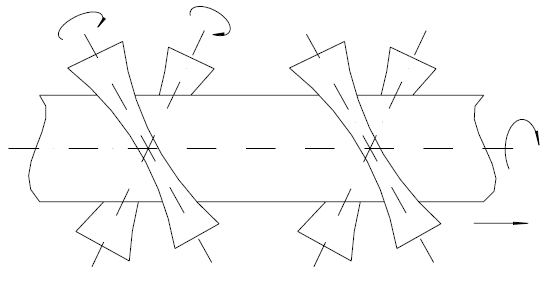


Fig. 3.2 Schema îndreptării semifabricatului

Tăbăcaru Lucian L. & Pruteanu Octavian V., *Concepția și managementul tehnologiilor de fabticație,* Editura Junimea, Iași, 2007, pag. 21

3. Cojirea

Se execută în scopul îndepărtării stratului degradat de la laminare.Poate fi realizată pe maşini specializate dispunând de un cap portsculă rotitor.

"Semifabricate turnate utilizate în construcția de automobile se pot obține prin toate procedeele de turnare.

*Turnarea în forme de nisip cu formare mecanică* pretinde, în cazul producției de serie mare și masă, utilizarea modelelor metalice. Se pot turna fonta cenușie, oțelul și uneori neferoase. Se recomandă pentru obținerea semifabricatelor complexe de tip bloc motor, chiulasă.

*Turnarea în forme permanente-metalice* se poate aplica pentruobținerea de semifabricate din aliaje neferoase și chiar feroase. La turnarea fontelor și oțelului apar dificultăți datorită temperaturii ridicate a metalului lichid care reduce simțitor timpul de utilizare a formelor. Prin acest procedeu se micșorează consumul de materiale de formare, spațiul de producție concomitent cu creșterea preciziei semifabricatului, respectiv reducerea volumului de prelucrat prin așchiere. Se recomandă la obținerea semifabricatelor pentru carcase din aliaje de aluminiu din transmisie, blocuri și chiulase mici și mijlocii pentru motoarele cu ardere internă. grosimea minimă a pereților este de 3...6 mm.

*Turnarea sub presiune* se folosește pentru obținerea semifabricatelor complicate, cu pereți subțiri, cavități și intersecții de pereți. Precizia ridicată dimensională, de formă și calitatea suprafețelor obținute permite reducerea simțitoare a volumului de prelucrări ulterioare prin așchiere. Se obțin rezistențe mecanice sporite ca urmare a îmbunătățirii structurii aliajului. Se recomandă la obținerea semifabricatelor pentru pistoane, chiulase, carcase de transmisii din aliaje de Al, pieselor de bază din componența carburatorului din aliaje de Zn.

*Turnarea centrifugală* permite obținerea semifabricatelor având forma unor corpuri de revoluție, cavitatea interioară obținându-se fără miezuri (cămăși de cilindru din fontă, bucșe pentru cuzineți mono sau bimetalici etc) cu compactizarea materialului.

*Turnarea în modele* *ușor fuzibile* se utilizează la obținerea semifabricatelor precise cu configurație complicată din neferoase și în special din oțeluri și fonte refractare. Reducerea în proporție de 80-100% a prelucrărilor mecanice și deci creșterea gradului de utilizare al materialului o recomandă în cazul pieselor cu pereți subțiri (palete de turbină) și a celor cu diametre minime turnate de 0,8 mm (ajutaje).

*Turnarea în forme de coji* se bazează pe proprietatea unor amestecuri de nisip cuarțos și rășini termoreactive (care policondensează la încălzire), de a se întări definitiv formând un înveliș relativ subțire (5-8 mm). Se remarcă o umplere bună a formei conducând la o suprafață netedă a semifabricatului și precizie ridicată. Se aplică în cazul pieselor din fontă cenușie maleabilă și cu grafit nodular.[[7]](#footnote-8)

**Pregătirea semifabricatelor turnate**. Presupune parcurgerea următoarele operaţii:

a) tăierea maselotelor şi a reţelelor de turnare se efectuează cu flacără oxigaz şi prin rupere la materialul casant (fontă);

b) îndreptarea bavurilor (ajustare) se realizează la polizoare fixe, pentru piese cu dimensiuni mici şi medii, şi la polizoare portative, pentru piese cu dimensiuni mari;

c) curăţirea semifabricatelor turnate poate fi realizată manual cu ajutorul unor perii de sârmă sau mecanic, apelând la tobuire, sablare cu nisip sau cu alice.

**Pregătirea semifabricatelor matriţate**. Presupune următoarele tipuri de operaţii:

a. curăţire:

- realizată prin tobuire, sablare;

- în cadrul acestor operaţii au loc şi înlăturarea bavurilor;

b. debavurare:

- realizată cu ajutorul matriţelor speciale de debavurat;

c. decapare (curăţire de ţunder, oxizi):

- realizată pe cale chimică cu ajutorul unor soluţii acide;

d. îndreptare:

- folosind mijloace adecvate (uneori chiar aceeaşi matriţă în care s-a obţinut semifabricatul);

e. tratament termic:

- vizând îmbunătăţirea prelucrabilităţii prin aşchiere, reducerea tensiunii interne.[[8]](#footnote-9)

## 3.5 Realizarea documentației tehnologice de fabricație

### 3.5.1 Plan de operații

În rezumat, etapele parcurse la proiectarea proceselor tehnologice sunt următoarele:

- studierea desenelor;

- alegerea tipului de semifabricat;

- stabilirea ritmului liniei și al lotului optim de piese prelucrate;

- determinarea structurii procesului tehnologic;

- alegerea bazelor de așchiere și de măsurare;

- alegerea utilajului;

- stabilirea adaosului de prelucrare;

- calculul regimurilor de așchiere;

- calculul normelor de timp;

- sincronizarea operațiilor și calculul coeficientului de încărcare a utilajului;

- alegerea variantei optime;

- întocmirea documentației.

Proiectarea procesului tehnologic de prelucrare se concretizează în final în întocmirea planului de operații. Acesta trebuie sa cuprindă:

- cantitatea, calitatea și starea materialului sau semifabricatului care urmează a fi transformat prin prelucrarea mecanică;

- operașiile în ordinea lor de succesiune.

## 3.5.2 Fișa tehnologică

Pentru fiecare operație se întocmește o fișă tehnologică care cuprinde:

- numărul operației și numărul pieselor ce se execută simultan;

- date despre mașină-unealtă pe care se execută operația;

- dispozitive, scule, verificatoare folosite la operația dată;

- așezările din care se compune operația;

- fazele cu numărul de treceri, elementele regimului de așchiere și componentele normei de timp;

- schița operației și la nevoie schema de reglaj a sculelor.

Schița operației trebuie să reprezinte piesa în poziția de prindere în stare finală a operației respective. Suprafețele ce se prelucrează în cadrul operației respective se reprezintă în mod distinct indicăndi-se numai cotele, abaterile și calitatea acestora.

Fișa tehnologică trebuie să fie astfel întocmită încât să permită înțelegerea fără posibilitatea de interpretare a modului de executare a operației. [[9]](#footnote-10)

## 3.5.3 Fișă pentru calculul normei de timp

Unul din criteriile de bază care ajută la aprecierea economicității unui proces tehnologic este norma tehnică de timp, adică timpul necesar pentru executarea unei operații tehnologice în condiții de producție tehnico-organizatorică dintre cele mai favorabile.

Norma tehnică de timp se stabilește în funcție de posibilitățile de exploatare ale utilajului, sculelor și altor mijloace de producție în condițiile de aplicare a metodelor de lucru corespunzătoare tehnicii moderne, ținându-se seama de experiența executanților fruntași.

Norma tehnică de timp nu este o mărime constantă, determinată odată pentru totdeauna pentru unn loc de muncă dat. Ea se schimbă în funcție de îmbunătățirea posibilitățiilor de exploatare a utilajului și sculelor, de ridicarea gradului de automatizare și mecanizare a proceselor de producție, în funcție de creșterea continuă a nivelului tehnic al executantului precum și de îmbunătățirea condițiilor tehnico-organizatorice la locul de muncă.

Normarea tehnică se poate face pe trei căi: prin calcul, comparație sau prin cronometrare.

În faza de proiectare se pot folosi primele două metode, dintre care exactă este metoda prin calcul. Metoda comparativă se aplică în lucrările de apreciere a unor date orientative în vederea întocmirii planurilor de perspectivă și constă în compararea normei de timp cu norme de timp mediu, obținute pe cale statistică pentru operații similare cât mai apropiate.

Metoda cronometrării se poate aplica numai după ce procesul tehnologic a început să fie aplicat și cere luarea unor măsuri menite să elimine toți factorii subiectivi. Prin măsurarea în timp a întregii activități la un loc de muncă în cadrul schimbului se poate analiza modul în care se utilizează timpul de lucru, permițând luarea de măsuri concrete în vederea creșterii productivității muncii.

Metoda analitică de stabilire a normei tehnice de timp prin calcul se poate aplica în cazul în care durata operației se poate exprima prin relații matematice. Numai timpul de bază (mașină) poate fi astfel stabilit, restul componentelor stabilindu-se inițial prin comparare, urmând ca norma să fie definitivată ulterior prin cronometrare.

Componentele normei de timp sunt date în tabelul 3.1, iar semnificația lor pentru prelucrările prin așchiere, rezultă din tabelul 3.2.

Tabelul 3.1

Componentele normei de timp



Rădulescu Rodica, Brătucu Gheorghe, Popa Gabriela; *Fabricarea pieselor auto și măsurări mecanice*; Editura Didactică și Pedagogică, București, 1983, pag. 251

Tabelul 3.2

Semnificația elementelor structurale ale normei tehnice de timp tn la prelucrarea mecanică

|  |  |
| --- | --- |
| Denumirea elementului component | Semnificația elementului |
| 1. Timpul de pregătire-încheiere, tpi | Durata în cursul căreia muncitorul creează la locul de muncă, înainte de începerea lucrului, condițiile necesare efectuării prelucrării, iar după terminarea lucrului aduce locul de muncă în starea inițială (primirea comenzii, studiul documentației, primirea și predarea SDV-urilor, semifabricatelor, și pieselor). El se raportează la lotul de piese prelucrate la operația i(n­p). |
| 2. Timpul de bază, tb | Partea activă a timpului operativ în cursul căreia se realizează prelucrarea prin așchiere a semifabricatului la faza operației "i", tb se determină prin calcul sau cronometrare. |
| 3. Timpul ajutător, ta | Partea pasivă a timpului operativ în care nu se produc transformări ale semifabricatului. Se consumă pentru prinderea și desprinderea piesei de prelucrat, comenzi ala mașinii-unelte, evacuarea așchiilor (găurire) măsurători de control, nesuprapuse timpului de bază |
| 4. Timpul de deservire tehnică, tdt | Partea timpului de deservire a locului de muncă, consumată pentru înlocuirea sculelor uzate, reglarea mașinii-unelte în timpul zilei de lucru, evacuarea așchiilor, ascuțirea sculelor; tdt= (2-8)% top |
| 5. Timpul de deservire organizatorică, tdo | Partea timpului de deservire a locului de muncă consumată pentru așezarea semifabricatelor și sculelor, primirea și predarea schimbului, ungerea și curățirea mașinii (utilajului) ș.a. În calculese va adopta tdo = (0.7- 3.2) % tp |
| 6. Timpul de odihnă și necesități fiziologice, ton | Durata de timp reglementată în scopul odihnei și satisfacerii necesitățiilor de igienă personală și fiziologice ale operatorului. În calcule se va lua ton=(3-6) % top |
| 7. Timpul de întreruperi condiționate de tehnologie și organizarea muncii, tto | Durata de întrerupere reglementată a procesului de muncă, ca rezultat al prescripțiilor tehnice de folosire a utilajului, din tehnologie și din activitatea muncitorilor la locul de muncă respectiv. |

Rădulescu Rodica, Brătucu Gheorghe, Popa Gabriela; *Fabricarea pieselor auto și măsurări mecanice*; Editura Didactică și Pedagogică, București, 1983, pag. 252

Norma tehnică de timp, petru prelucrarea unei suprafețe în cazul așchierii cu o singură sculă, deservindu-se un singur utilaj din linia de fabricație cu flux continuu, este:

tn=+ (3.1)

În cazul în care pregătirea locului de muncă și reglajele se execută de către reglori specializați și personal auxiliar, timpul de pregătire nu se include în norma executantului efectiv al prelucrării.

Timpul de bază se poate calcula la prelucrările mecanice cu o singură sculă cu relația:

tb= (3.2)

în care: *L* este lungimea pe care o parcurge scula în procesul așchierii, în mm; *ns* - viteza de avans, în mm/min; *i*- numărul de treceri în care se face prelucrarea; *m*- numărul de piese prelucrate simultan cu aceeași sculă.

Timpul de bază la prelucrarea cu mai multe scule simultan se stabilește egal cu timpul de bază al sculei ce termină ultima prelucrarea.

Timpii ajutători se acordă numai pentru acțuniile executantului, ce nu se suprapun cu timpul de bază.[[10]](#footnote-11)

# 4. Calcule economice. Alegerea celei mai economice variante de proces tehnologic

La proiectarea proceselor tehnologice de prelucrare se fac câteva variante care asigură întegral realizarea tuturor condițiilor tehnice impuse piesei respective, alegându-se din acestea varianta cea mai economică pentru a fi definitivată și aplicată.

La alegerea celei mai economice variante nu se refuză aplicarea metodelor moderne de prelucrare care ușurează munca omului și-i asigură securitatea, chiar dacă costul prelucrării este mai ridicat.

Metoda generală de calcul al celui mai economic proces tehnologic de prelucrare are la bază compararea costului piesei sau al lotului de piese.

Costul prelucrării conține:

- cheltuieli curente, care se repetă cu prelucrarea fiecărei piese, cheltuieli notate cu A;

- cheltuieli care se fac o dată pentru întregul lot de piese sau periodic, notate cu B.

Astfel costul prelucrării are ca expresie generală:

(4.1)

*n* fiind numărul de piese din lotul de prelucrat într-o perioadă de timp.

Presupunând că s-au proiectat trei variante, costul pe bucată corespunzător fiecărei variante va fi:

(4.2)

(4.3)

(4.4)

iar costul pentru întreg lotul, corespunzător fiecărei variante va fi:

(4.5)

(4.6)

(4.7)

relație valabilă fiecare până la o anumită valoare a lotului, când devine necesară creșterea valorii cheltuielilor făcute o singură dată ca urmare a necesității unui utilaj, dispozitiv, sculă, în plus pentru a face posibilă prelucrarea numărului de piese mărit.

Considerând că cele mai mari cheltuieli făcute o singură dată sunt în varianta *3*, iar cele mai mici în varianta *1*, logic este ca cheltuielile curente din prima variantă să fie maxime, iar cele din a treia minime, astfel că reprezentarea ar fi trei drepte cu salturi ca în figura 4.1. Numărul de piese din lot la care cheltuielile cresc pentru varianta *1* este *n1*, pentru varianta *2* este *n3*, iar pentru varianta *3*, este mai mare. Aceste creșteri nu sunt de natură de a reduce cheltuielile curente (costul materialului piesei, retribuția pe bucatăpentru executarea operației etc.).

Din reprezentarea grafică reiese că se poate asigura economicitatea maximă lucrând după varianta *1* pentru un lot de piese *n* cuprins între zero și *n­1*. Ar fi greșit să se considere limită superioară *n2* pentru varianta 1 deoarece s-ar neglija saltul datorat creșterii cheltuielilor de tip *B*. Pentru un număr de piese din lot *n* cuprinse între *n1* și *n3* este economică varianta *2,* iar pentru *n>n3*, varianta *3.*

Din cele prezentate rezultă că dispunând de un minim de date, se poate stabili varianta economică. Evident că utilizarea calculatoarelor ușurează această problemă, rezolvând-o și cât mai precis prin considerarea tuturor factorilor variabili.

DIAGRAMA PAG 256

Deoarece există situații când mai multe metode și procedee pot asigura la fel de bine respectarea condițiilor tehnice impuse semifabricatului cât și consumuri de metal și de forță de muncă minime, apare necesitatea analizei tehnico-economice a variantelor posible de alicat.

Costul total al unei piese finite se determină cu relația:

Cp=Cs+Cpm=Cm+Ss (4.8)

în care: *Cm* este costul materialului metalic sau nemetalic consumat pentru executarea unui semifabricat; *Ss, Spm* - salariul pe o piesă, plătit pentru executarea unui semifabricat (s) și, respectiv, pentru prelucrarea mecanică (pm) a acestuia; *Rps, Rpm*- cheltuielile de regie din secția de pregătire a semifabricatului (ps), atelierul de prelucrări mecanice (pm), exprimate în procente din manopera secției sau atelierului; *Rg* - regia generală pe întreaga întreprindere; *As, Apm* - costul proiectării, fabricării și încercării utilajelor speciale (inclusiv a modelului, cutiilor de miezuri la secția de semifabricate și a SDV-urilor la atelierul de prelucrări mecanice); *Δs\*, Δpm\*-* durabilitatea utilajelor tehnologice din secția de semifabricate și respectiv, din atelierul de prelucrări mecanice ale pieselor.

Ponderea cea mai mare în prețul de cost o are termenul Cm care se calculează cu relațiile:

Cm=C1·gm(4.9)

și gm=kms· (4.10)

în care *C1* este costul unui kg de material, în lei; *gm*- consumul de material pentru executarea unui semifabricat, în kg; *kms* și *n* sunt constante ce țin seama de pierderile de material la obținerea semifabricatului și la prelucrarea acestuia; *gpf* este masa piesei finite, în kg.[[11]](#footnote-12)

# Alegerea celei mai economice variante de proces tehnologic

Procesul tehnologic trebuie să asigure fabricarea piesei în conformitate cu desenul și condițiile tehnice și cu un consum minim de materiale și volum de muncă. Alegerea variantei optime a procesului tehnologic trebuie să asigure executarea piesei în condițiile tehnice impuse de rolul ei funcțional.

Compararea variantelor tehnologice din punct de vedere economic se poate realiza pe baza unor indici tehnico-economici și pe baza prețului de cost. Dificultățile pe care le prezintă calculul prețului de cost pentru diferite variante tehnologice, prn volumul mare de muncă și prin aproximarea unor elemente componente, au determinat folosirea în măsură mai largă a indicilor tehnico-economici.

Compararea pe baza indicilor economici se poate efectua fie pentru fiecare operație de prelucrare mecanică, fie pentru procesul tehnologic în totalitatea lui.

Uneori, trecerea uneia sau a mai multor operații ale procesului tehnologic de la regimuri de luru care corespund gradului maxim de economie, la regimuri cu productivitate maximă, are drept urmare creșterea productivității întregii linii de mașini-unelte. Această soluție poate fi și mai economică decât un proces tehnologic cu toate operațiile în condiții de economie maximă.

În concluzie, este mai rațional a se compara indicii economici ai proceselor tehnologice luate în totalitatea lor, decât pe operații.

Prin compararea valorilor efective ale indicilor tehnico-economici cu valorile optime cunoscute din activitatea de producție a uzinelor cu tehnologia cea mai avansată din ramura de producție respectivă, se pot alege variantele optime.

*Cei mai utilizați indici economici sunt:*

1. *Coeficientul timpului de bază η0* este raportul dintre timpul de bază *tb* și timpul total pe bucată *Tbuc.* Valorile mari ale acestui coeficient caracterizează proiectările raționale ale operațiilor. Compararea diferitelor variante ale operațiilor tehnologice pe baza acestui indice se poate face numai în cazul regimurilor de așchiere optime la variantele comparate, la operații absolut analoage, care se deosebesc numai prin succesiunea fazelor, prin construcția dispozitivelor etc.; acest coeficient nu se poate folosi la aprecierea operațiilor diferie. La operații la care se folosesc regimuri intense de lucru, coeficientul timpului de bază este mic. Această particularitate indică necesitatea reducerii timpilor auxiliari.

Tab 4.1

Valorile coeficientului timpilor de bază la prelucrarea pe mașini-unelte

|  |  |
| --- | --- |
| Felul prelucrării | Coeficientul ƞ0 |
| Retezarea cu ferăstrău circular și cuțite  Centruirea pe mașini de centruit  Frezarea capetelor și centruirea pe mașini de frezat și centruit  Găurirea pe mașini de găurit  Adâncirea și alezarea pe mașini de găurit  Prelucrarea pe strunguri universale  Prelucrarea pe mașini de frezat  Frezarea continuă pe mașini de frezat carusel și tip tambur  Prelucrarea pe mașini de rectificat rotund exterior și interior  Prelucrarea pe mașini de rectificat plan  Prelucrarea pe mașini de broșat  Tăierea danturii  Tăierea filetelor | 0,45...0,50  0,40...0,45  0,50...0,55  0,50...0,65  0,45...0,55  0,55...0,65  0,55...0,75  0,85...0,90  0,60...0,80  0,60...0,70  0,35...0,45  0,75...0,85  0,70...0,75 |

Tab. 4.1 Picoș Constantin; *Tehnologia Construcției de Mașini*; Editura Didactică și Pedagogică, București, 1974, pag. 208

Coeficientul timpului de bază al întregului proces deprelucrare al piesei, ƞot, se determină prin media acestor coeficienți pentru toate operațiile procesului tehnologic respectiv:

ƞot= (4.1)

unde *m* este numărul operațiilor procesului tehnologic.

Valorile coeficienților timpilor de bază la prelucrarea pe mașini-unelte, deterinate în mod experimental pentru regimurile de așchiere obișnuite, sunt date în tabelul 4.1.

2. *Productivitatea muncii* este un indice tehnico-economic care depinde de norma de producție pe schimb. Norma de producție pe schimb Nsch se determinp cu relația:

(4.2)

unde: Tsch este durata schimbului de lucru, în ore;

Tbuc - timpul pe bucată, în min.

Norma de producție caracterizează productivitatea muncii. Pentru compararea operațiilor tehnologice în care se aplică metode de prelucrare diferite, se calculează normele de producție pentru diferitele variante.

3. *Coeficientul timpului de pregătire-încheiere ƞpi*, caracterizează într-o oarecare măsură variantele comparate ale operațiilor tehnologice, la producția de serie. Acest coeficient se determină cu relația:

(4.3)

unde: Tpî­ este timpul de pregătire-încheiere;

nl - numărul pieselor din lot.

Acest coeficient variază invers proporțional cu mărimea lotului și are valori între 0,04...0,25, în funcție de mărimea seriei de fabricație. Coeficientul timpului de pregătire-încheiere se poate folosi la compararea operațiilor analoage.

Tab. 4.2

Valorile coeficienților de utilizare a materialului

|  |  |
| --- | --- |
| Metoda de semifabricare și felul pieselor | Coeficientul de utilizare a materialului |
| Turnarea din fontă în forme de nisip cu formare mecancă, după modele mecanice:  - pentru carcase  - pentru bucșe  - pentru roți mici de curea și volanți mici  Matrițarea semifabricatelor din oțel pe ciocane:  - pentru pârghii și furci  - pentru arbori în trepte și cu flanșe  - pentru roți dințate cu dinți prelucrați prin așchiere  - pentru abori netezi mici cu gaură centrală | 0,80...0,90  0,50...0,60  0,70...0,90  0,80...0,95  0,70...0,85  0,35...0,55  0,35...0,55 |

Tab. 4.2 Picoș Constantin; *Tehnologia Construcției de Mașini*; Editura Didactică și Pedagogică, București, 1974, pag. 209

4. *Coeficientul de utilizare a materialului ɤ* se determină prin raportul greutății piesei finite *g* și greutatea semifabricatului *G*

(4.4)

Picos pag 207

Variantele constructive ale fabricatelor se apreciază nu numai după modul în care corespund rolului lor funcțional, ci și după criteriul tehnologic.

Prin tehnologicitatea unui fabricat se înțelege concordanța maximă între piesele acestuia și condițiile industriale în care se execută, cu realizarea unui volum minim de muncă și de metal. Aprecierea din punct de vedere tehnologic a unei variante constructive se face pe baza următorilor indici:

- formele optime ale pieselor pentru realizarea unor semifabricate cu un număr minim de suprafețe de prelucrat și cu posibilitatea folosirii celor mai corespunzătoare metode de fabricație, la volumul de producție stabilit;

- volumul de muncă total;

- greutatea totală și specifică a fabricatului;

- consumul total și pe sortimente al materialelor;

- prețul de cost.

Volumul de muncă necesar pentru obținerea piesei în stare finită depinde în mare măsură de alegerea corectă a semifabricatului. Determinarea acestui indice tehnologic optim se poate efectua după următoarea schemă generală: greutatea brută a semifabricatului după diferite variante tehnologice; volumul de muncă necesar semifabricării; volumul de muncă necesar prelucrării semifabricatelor; compararea volumului de muncă total necesar la executarea pieselor în diferite variante tehnologice.

Volumul de muncă necesar executării fabricatului în general depinde de: numărul total al pieselor; numărul diferitelor tipuri de piese; gradul de utilizare a pieselor și ansamblurilor normalizate și standardizate; gradul necesar de precizie și rugozitate a suprafeței pieselor componente ale fabricatului.

Numărul mic al pieselor componente ale unui fabricat are drept urmare, în general, reducerea cheltuielilor de fabricație. Reducerea numărului de piese însă, poate fi însoțită de o formă complicată a acestora, încât o construcție cu un număr mai mic de piese poate fi mai puțin convenabilă din punct de vedere tehnologic.

Nomenclatura redusă a pieselor este mai convenabilă din punct de vedere tehnologic, pentru că numărul proceselor tehnologice distincte este redus în mod corespunzător.

Tehnologicitatea construcției fabricatului crește dacă acesta conține un număr mare de subansamble și piese standardizate și unificate. Sabansamblurile și piesele standardizate și unificate asigură, în executarea lor, o reducere importantă a volumului de muncă și a prețului de cost, datorită posibilității folosirii unor metode de lucru avansate și a unor utilaje de mare productivitate. În exploatarea mașinilor, folosirea pieselor și subansamblurilor unificate și standardizate reduce volumul de muncă al reparațiilor și nomenclatura pieselor de rezervă.

Pe lângă unificarea pieselor și subansamblurilor, se mai poate realiza și unificarea diverselor elemente și suprafețe ale pieselor nenormalizate. În acest mod, numărul total al diametrelor alezajelor și arborilor, al îmbinărilor cu pană și cu caneluri, al filetelor, al modulelor roților dințate, al diametrelor și lungimilor șuruburilor , poate fi redus la minimum.

Construcția unei mașini care are un număr maxim de elemente constructive unificate va fi mai tehnologică, în comparație cu o mașină la care nu există o asemenea unificare.

Precizia de execuție a pieselor influențează volumul de muncă necesar realizării lor. Cu cât toleranțele unei piese sunt mai strănse, cu atât mai scumpă va fi executarea ei. Este necesar deci ca toleranțele să se aleagă la valoarea lor maximă, care asigură funcționarea normală a fabricatului.

Uneori o formă complicată a piesei poate fi mai rațională din punct de vedere tehnologic decât o piesă simplă cu toleranțe mai strânse.

S-a constatat experimental că odată cu mărirea dimensiunilor și cu micșorarea toleranțelor, tehnologia devine mai complicată și mai scumpă. Rezultatele acestor experiențe au putut constitui baza întocmirii unor diagrame, cu ajutorul cărora se poate determina, fie precizia ce se obține pentru o metodă de lucru și o dimensiune dată, fie operația tehnologică prin care se obține precizia unei piese de o anumită dimensiune.

Diagramele s-au întocmit având în ordonată toleranțele ΔL și în abscisă rădăcina cubică a dimensiunii L. În figurile 4.1 și 4.2 sunt date aceste diagrame, întocmite pentru prelucrarea arborilor și alezajelor. (DIAGRAME pag 191-192)

Din figura 4.3 se observă că odată cu creșterea preciziei de prelucrare cresc și cheltuielile de execuție.

Volumul de muncă necesar pentru prelucrarea prin așchiere depinde și de gradul de rugozitate a suprafețelor. Cu cât rugozitatea este mai mică, cu atât prelucrarea prin așchiere necesită un volum mai mare de muncă. În scopul reducerii volumului de muncă, acționând asupra netezimii de suprafață, se pot utiliza următoarele căi:

- îmbunătățirea netezimii suprafețelor semifabricatelor, astfel încât prelucrarea prin așchiere să nu mai fie necesară;

- reducerea gradului de netezime a unora dintre suprafețele conjugate ale pieselor.

Stabilirea rugozității optime a suprafețelor în concordanță cu condițiile lor de funcționare înlătură prelucrările suplimentare pentru ridicarea inutilă a netezimii de suprafață, peste valorile minime necesare.

Prin analiza suprafețelor conjugate se pot stabili suprafețele al căror grad de netezime poate fi micșorat, asigurându-se totuși condiții normale de funcționare, deoarece se constată că în unele cazuri, gradul de netezime a suprafețelor conjugate care lucrează în condiții identice sunt prelucrate cu diferite grade de netezime.

Varietatea mare a materialelor utilizate în procesul de fabricație determină un proces tehnologic complicat, cu scule și regimuri de așchiere diferite. În cazul unei varietăți mari de calități de materiale, nomenclatura și rezervele de metal din depozite cresc și se mărește probabilitatea opririi procesului de fabricație, din cauza lipsei unei calități de material.[[12]](#footnote-13)

# 5. Norme de sănătate și siguranța muncii

## 5.1 Generalități

Prevederile cu privire la protecția și securitatea muncii sunt legiferate la noi în țară prin Legea nr. 6/1965 care stabilește cadrul general de măsuri și responsabilități în întreprinderile de stat pentru a se asigura eliminarea riscului de accidentare a personalului muncitor. Pe baza acestei legi au fost elaborate normative de protecție a muncii specifice tuturor sectoarelor de activitate. În întreprinderile constructoare de automobile se aplică *Normativul de protecție a muncii în industria construcțiilor de mașini, editat de MICM în 1973.*

Referitor la normele de revenire și stingere a incendiilor, în întreprinderile constructoare de autovehicule se au în vedere dispozițiile Decretului nr. 232/1974 și Decretului nr. 400/1982, care reglementează atăt cadrul general în care trebuie să se înscrie oroce activitate a pentru evitarea producerii incendiilor, cât și măsurile pentru stingerea acestora. Deși secțiile de prelucrări prin așchiere, în care se desfășoară procesele tehnologice ce formează obiectul manualului nu sunt de tip cu foc continuu, multe revederi ale Decretului nr. 400/1982 sunt valabile și la aceste locuri de muncă. În plus, în întreprinderile respective sunt incluse și secții cu grad mare de periculozitate, la a căror protecție trebuie să vegheze toți oamenii muncii.

## 5.2 Elemente de tehnica securității muncii în secțiile de prelucrări mecanice din întreprinderile constructoare de automobile

Organizarea rațională a locului de muncă asigură, pe langă posibilitatea creșterii productivității muncii și condițiile necesare de securitate a muncii. Dimpotrivă, amplasarea defectuasă a utilajelor principale și auxiliare, iluminatul necorespunzător al locului de muncă, îngrămădirea de piese și deșeuri pe căile de acces au o influență negativă atât asupra productivității muncii, cât, mai ales, asupra securității muncii.

În timpul lucrului la mașinile de prelucrat metale la rece se pot produce accidente datorită așchiilor metalice, particulelor care sar din sculele așchietoare, deșeurilor, organelor de transmisie, mecanismelor de acționare, dispozitivelor de fixare a pieselor sau a sculelor etc.

La prelucarea pieselor metalice cu ajutorul mașinilor-unelte se pot produce următoarele tipuri de traumatisme:

- *mecanice* (loviri, tăieri, răniri), provocate de așchiile care se detașează sub formă de panglică continuă și ale căror muchii sunt foarte ascuțite, de transmisiile prin roți dințate, curele, roți cu fricțiune etc. De asemenea, se produc accidente datorită fixării necorespunzătoare în dispozitivele de prindere a pieselor care se prelucrează;

- *termice* (arsuri), dinn cauza temperaturii ridicate a așchiilor și pieselor, care provoacă arsuri la atingerea părților descoperite ale corpului;

- *datorită acțiunii curentului electric* asupra organismului omenesc: șocuri electrice (elctrocutare) și arsuri Electrocutarea se poate produce prin atingerea directă a conductorilor de cuent sau prin atingerea carcasei mașinii care a intrat în mod accidental usb tensiune din cauza deteriorării izolației și care nu a fost legată la pământ.

Evitarea acestor accidente este posibilă printr-o bună organizare a activității în secția respectivă, prin instruirea temeinică a fiecărui om al muncii asupra măsurilor pe care trebuie să le respecte și prin controlul periodic și riguros din partea factorilor responsabili asupra modului cum se respectă normele de tehnică a securității muncii.

Astfel, amplasarea mașinilor trebuie făcută conform fluxului tehnologic sau pe grupe de mașini, tinându-se seama de următoarele condiții:

- trecerile și ușile să nu fie blocate;

- muncitorii să nu execute mișcări de prisos, având posibilitatea să se miște liber pe locul de muncă;

- să nu existe posibilitatea accidentării muncitorlor de către piesele în mișcare ale mașinii proprii sau de la alte mașini, de piesele de prelucrat su de scule;

- în cazul lucrului simultan la mai multe mașini se recomandă ca acestea să fie astfel amplasate, încât muncitorul să poată urmări funcționalitarea lor în bune condiții.

Distanța minimă dintre manișini-unelte și pereți este de 1000-1200mm, iar căile de acces din interiorul atelierelor se marchează cu 2 linii albe paralele trasate pe pardoseală. Dimensiunile acestor căi sunt normalizate și au în vedere atât specificul mașinilor-unelte din secție cât și sistemul de transportat adoptat.

Montarea mașinilor-unelte pentru prelucrarea metalelor la rece se face pe postamente, fundații rezistente sau plăci, conform prevederilor din cartea mașinii respective.

Transmisiile acționate cu motoare individuale și cele cu roți dințate, precum și arborii care au canale de pană sau părți proeminente neacoperite se protejează cu carcase metalice executate din tablă de oțel sau turnate din fontă.

Manetele și butoanele de comandă trebuie să fie prevăzute cu inscripții referitoare la funcțiunea lor.

La amplasarea utlajelor, mașinilor și instalațiilor independente în funcționare, se vor prevedea sisteme de semnalizare optică și acustică pentru pornire și oprirea acestora cu excepția celor care nu sunt deservite de personal și nu prezintă pericol pentru persoanele care se află sau circulă în apropierea lor. În cazul în care în timul funcționării mașinilor, utilajelor și instalațiilor rezultă așchii, apă, ulei, în zona de muncă se vor prevedea grătare sau alte sisteme prin care să se evite ca personalul muncitor să stea pe o suprafașă murdară.

Mașinile, utlajele și instalațiile din care sau de la care rezultă în timpul funcționării degajării nocive sub formă de gaze, aerosoli, pulberi, scame, așchii care pot vătăma oorganismul, vor fi prevăzute cu mijloace de protecție - după caz, cu ecrane de protecție, instalațiide absorbție locală, sisteme de ventilație, cu ajutorul cărora concentrația substanțelor toxice să fie menținute sub concentrațiile maxime admise de normele sanitare.

Locurile periculoase trebuie să fie semnalizate prin panouri indivcatoare de securitate. Asemenea panouri se vor folosi și în cazul când se efectuează reparații, pentru prevenirea cuplării sau punerii în funcțiune a utilajelor la care se lucrează.

La lucrul pe strunguri cele mai frecvente cazuri de răniri și arsuri se datoresc așchiilor metalice care se desprind în timpul prelucrării piesei. Deoarece așchiile cotinui sunt mai periculoase decăt cele fărâmițate (se înfășoară în jurul cuțitului, suportului, păpușii mobile sau al altor organe de conducere ale strungului) se recomandă aplicarea unor procedee de rupere a lor, legate în special de utilizarea unor cuțite cu suprafețe de degajare curbă sau cu praguri pe această suprafață.

Pentru evitarea accidentelor produse de așchiile proiectate se recomandă utilizarea unor mijloace de protecție transparente ca: ochelarii, apărătorile individuale, ecranele și dispozitivele de dirijare a așchiilor.

Dispozitivele de prindere și fixare a pieselor de prelucrat (inimi de antrenare, platouri și universale de prindere), care sunt în mișcare de rotație trebuie să aibă supafețele peroferice netede. În cazul cănd aceste dispozitive au proeminețe, ele se vor prevedea cu apăături circulare. La utilizarea universalelor pneumatice sau hidraulice se vor prevedea dispozitive care să impiedice desprinderea piesei în caz de întrerupere a alimentării cu aer sau lichid.

La mașinile de frezat piesa execută mișcarea de translație iar scula pe cea de rotație. Și în acest caz accidentele pot fi provocate de așchii, unelte așchietore, piese de prelucrat, disppozitive de prindere și organe în mișcare ale mașinii. În funcție de tipul mașinii de frezat pot fi concepute dispozitive care să înlăture pericolul accidentării, fără să impiedice însă vizibiliatea în zona de lucru.

La mașinile de gărit accidentele datorate așchiilor se produc în cazul găuririi la adâncimi mari a pieselor din materiale tenace, când așchia desprinsă de sub burghiu are forma a două spirale lungi care se rotesc împreună cu burghiul. Din această cauză este necesar să se realizeze fărâmarea așchiei n timpul desprinderii ei din material. În acet scop se folosesc burghie speciale, care se obțin prin practicarea unor șanțuri de formă semicirculară în muchia așchietoare a burghiului.

Pericol de accidentare la aceste mașini prezintă și organele în mișcare de rotație.Astfel, dacă mandrina de fixare a burghiului este prevăzută cu părți proeminente, suprafața ei exterioara trebuie protejată cu o manta circulară din tablă sub forma unui manșon, care să se poată ridica și coborî ușor la montarea burghiului.

La mașinile de rectificat cele mai grave accidente pot avea loc din cauza spargerii discului abraziv, care se poate datora fixării greșite pe arbore, echilibrării necorespunzătoare, vitezei de lucru prea mari, fisurări prin lovire în tmpul transportului sau depozitării etc.

Fixarea corpurilor abrazive pe arbori trebuie astfel făcută, încât să se asigure o centare perfectă a acesteia în raport cu axa de rotație, în vederea excluderii vibrațiilor în timpul lucrului. De asemenea, pietrele respective trebuie să intre liber, neforțat pe arborele mașinii sau pe butucul flanșei de fixare.

Pentru prevenirea accidentelor care ar putea avea loc prin spargerea pietrelor-disc este necesar ca acestea să fie protejate în timpul exploatării cu carcase de protecție executate din oțel sau fontă maleabilă și care să îndeplinească o serie de condiții:

- să protejeze întreaga parte nelucrătoare a pitrei, capătul arborelui, piulița de strângere și flanșele de fixare;

- să fie astfel executate încăt să permită înlocuirea ușoară a pietrei, iar în cazul mașinilor de rectificat să permită reținerea particulelor lichidului de răcire, pentru a nu stropii pe muncitor;

- toate piesele de fixare a pietrei pe arbore să nu atingă părțile carcasei în timpul lucrului.

În întreprinderile constructoare de automobile se lucrează mult cu prese, ștanțe și foarfece. Majoritatea accidentelor care au loc la prese se produc în spațiul de lucru propriu-zis (între poanson și matriță), unde muncitorul introduce mâna fie pentru asigurarea avansului materialului, fie pentru îndepărtarea resturilor de material sau înlăturarea unor defecțiuni.

Înlăturarea acestor accidente presupune, în primul rând, o preocupare permanentă pentru găsirea unor soluții de înlăturare a muncii manuale în zona periculoasă și apoi dotarea mașinilor cu dispozitive care să împiedice accesul în zona de lucru a sculei în timpul funcționării presei, apărători fixe la mașină sau sclă etc. De asemenea trebuie asigurate dispozitive de lucru corespunzătoare (pensete, clești, cârlige) care să înlăture necesitatea introducerii mâinii în zona periculoasă.

La presele cu fricțiune se întâmplă ca în timpul presării să sară particule de material, în special la prelucrarea aliajelor de cupru sau de metale ușoare. Și în acest caz utilizarea unor dispozitive este de mare importanță.

La secțiile de montaj normele de tehnică a securității muncii se referă la utilizarea unor dispozitive adecvate pentru ridicarea și transportarea pieselor. Petru oamenii muncii care depun un efort fizic cu întreruperi, purtarea și ridicarea maselor nu va depși următoarele valori:

- adulți: bărbați 50 kg și femei 20 kg;

- adolescenți (între 16-18 ani): fete 12 kg și băieți 20 kg.

Sculele și dispozitivele folosite la montaj trebuie să fie sigure (să nu se rupă sau deformeze), să nu prezinte muchii ascuțite, să se poată curății ușor etc.

Curățenia locului de muncă ocupă un loc important în cadrul măsurilor de igienă a muncii. Ea contribuie la prevenirea îmbolnăvirilor profesionale și a accidentelor de muncă. Prin curățenie se îndepărtează deșeurile rezultate din activitatea de producție și cea personală a muncitorilor. O dușumea murdară poate cauza alunecarea muncitorilor și accidentarea acestora; prezența deșeurilor pe podeaua atelierului (bucăți de sârmă, șpan etc.) poate duce la rănirea picioarelor.

În atelierele în care se produce praf, acesta se depune pe surafețele utilajelor, pe pereți, podea, mobilier etc. Dacă praful nu este îndepărtat la timp, el se ridică în aer mărind concentrația de praf în atmosferă. Acest lucru este periculos mai ales acolo unde este vorba de praful care conține bioxid de siliciu liber sau de praful toxic (pumb, arsen, mangan etc.).

Curățirea încăperii și a utilajului trebuie să se facă imediat după încetarea lucrului. Praful se îndepărtează cu dispozitive de aspirare, cu cârpe sau perii umede, în așa fel ca să nu se împrăștie în atmosferă. Este strict interzisă măturarea uscată a atelierelor.

## 5.2 Norme de prevenire și stingere a incendiilor în întreprinderile constructoare de automobile

În vederea unei intervenții prompte în caz de incendiu, în fiecare sector de activitate (secții, laboratoare, ateliere de proiectare etc.) se organizează una sau mai multe echipe pentru stingerea incendiilor, în funcție de mărimea sectorului de muncă, de diversitatea și cantitatea utilajelor, aparaturii, instalațiilor și a materialelor de intervenție pentru stingerea incendiilor, de pericolul de izbucnire și dezvoltare a incendiului etc., formate din ingineri, tehnicieni, maiștri, muncitori din locul de muncă respectiv.

Aceste echipe au următoarele sarcini în caz de incendiu:

- alarmarea formației civile de pompieri și a șefilor ierarhiei;

- salvarea și evacuarea personalului și acordarea primului ajutor medical;

- evacuarea buburilor materiale periclitate;

- întreruperea instalațiilor elecrice, ventilației, transportului pneumatic;

- acționează energetic pentru localizarea și lichidarea incendiului izbucnit la locul de muncă, aplicând prevederile instrucțiunilor de lucru și folosind mijloacele de primă intervenție pentru stingerea incendiului.

În timpul programului de lucru, membrii echipei de stingere a incendiilor supraveghează respectarea regulilor de prevenire a incendiilor la locurile de muncă, verifică existența și starea de funcționare a utilajelor și materialelor de stingere a incendiilor, posibilitățile de acces la toate aceste mijloace și căi de evacuare.

Pentru secțiile de producție, laboratoare etc. se întocmește și se afișează la loc vizibil planul de evacuare în caz de incendiu, care va fi adus periodic la cunoștința personalului pentru a se verifica însușirea lui.

Se interzice folosirea în stare defectă a instalațiilor electrice și consumatorilor de energie electrică, de orice fel, precum și a celor uzate sau improvizate. Tablourile generale de distribuție vor fi închise în permanență cu cheia, accesul la ele fiind permis numai electricianului de serviciu precum și organelor de control și verificare.

Este strict interzis fumatul în locurile de muncă unde există pericol de incendiu sau explozie, în încăperile cu aglomerări de persoane, depozite, magazii etc. În aceste locuri se vor afișa vizibil anunțuri referitoare la interzicerea fumatului și se vor indica locurile special amenajate pentru fumat, dotate cu scrumiere, vase cu apă sau lazi cu nisip pentru stingerea resturilor de țigări și a bețelor de chibrit.

Pentru prevenirea incendiilor este necesară studierea atentă a fiecărui loc de muncă pentru a se evidenția fenomenele sau procesele care pot genera incendii. În secțiile de vopsit piese de autovehicule sau la vopsitoria finală se impune ventilația forțată și luarea unor măsuri severe de eliminare a riscului de apariție a incendiilor.[[13]](#footnote-14)

# 1. Introducere

## 1.1 Analiza constructivă și funcțională a ambreiajului

# 2. Procese de fabricație, procese tehnologice și elementele lor

## 2.1 Noțiuni introductive

## 2.2. Elementele procesului tehnologic

## 2.3 Caracterizarea tipurilor de producție din punct de vedere tehnologic

Tehn constr de mas, Picos,cap vii, p 186/ cap viii pag 207

noermarea tehn pt prel prin aschiere 1, picos,cap1, p9

# 3. Proiectarea tehnologiei de fabricare a unor repere reprezentative

## 3.1 Stabilirea proiectului de execuție a reperului (pt. var. asistată)

3.2 Alegerea și obținerea semifabricatului Tehn constr de mas, Picos,cap vi, p 168

## 3.3 Tehnologia de prelucrare (cerințe mașină de prelucrat, încercăm să vorbim despre prelucrare asistată) -tfpm i. popescu p.389

## 3.4 Realizarea documentației tehnologice de fabricație

### 3.4.1 Fișa tehnologică

### 3.4.2 Plan de operații

3.4.3 *Fișă pentru calculul normei de timp* Tehn constr de mas, Picos,cap ix, p 216

noermarea tehn pt prel prin aschiere 1, picos,cap2, p24

- indrumator Picos

# 4. Calcule economice (2 soluții tehnice care duc la obținerea aceluiași produs și care e mai economică) fabric si rep av rut -d marincas p142

# 5. Norme de sănătate și siguranța muncii

# 6. Normative prelucrări mecanice

1. http://ray11.ro/CFAII.pdf [↑](#footnote-ref-2)
2. Frățilă Gh. & Frățilă M. & Samoilă St., *Automobile. Cunoaștere, întreținere și reparare*, Ed. Didactică și Pedagogică, București, 1995, pag. 236-238 [↑](#footnote-ref-3)
3. Tăbăcaru Lucian L. & Pruteanu Octavian V., *Concepția și managementul tehnologiilor de fabticație,* Editura Junimea, Iași, 2007, pag. 9-13 [↑](#footnote-ref-4)
4. Marincaș D. & Abăitancei D., *Fabricarea și repararea autovehiculelor rutiere,* Editura Didactică și Pedagogică, București, 1982, pag. 789 [↑](#footnote-ref-5)
5. http://www.informatiiprofesionale.ro/productie/produs/alegerea-materialelor-in-proiectare [↑](#footnote-ref-6)
6. Marincaș D. & Abăitancei D., *Fabricarea și repararea autovehiculelor rutiere,* Editura Didactică și Pedagogică, București, 1982, pag. 137 [↑](#footnote-ref-7)
7. Rădulescu Rodica, Brătucu Gheorghe, Popa Gabriela; *Fabricarea pieselor auto și măsurări mecanice*; Editura Didactică și Pedagogică, București, 1983, pag. 203-204 [↑](#footnote-ref-8)
8. Tăbăcaru Lucian L. & Pruteanu Octavian V., *Concepția și managementul tehnologiilor de fabticație,* Editura Junimea, Iași, 2007, pag. 17-22 [↑](#footnote-ref-9)
9. Rădulescu Rodica, Brătucu Gheorghe, Popa Gabriela; *Fabricarea pieselor auto și măsurări mecanice*; Editura Didactică și Pedagogică, București, 1983, pag. 256-259 [↑](#footnote-ref-10)
10. Rădulescu Rodica, Brătucu Gheorghe, Popa Gabriela; *Fabricarea pieselor auto și măsurări mecanice*; Editura Didactică și Pedagogică, București, 1983, pag. 250-253 [↑](#footnote-ref-11)
11. Marincaș D. & Abăitancei D., *Fabricarea și repararea autovehiculelor rutiere,* Editura Didactică și Pedagogică, București, 1982, pag.142 [↑](#footnote-ref-12)
12. Picoș Constantin; *Tehnologia Construcției de Mașini*; Editura Didactică și Pedagogică, București, 1974, pag. 189-193 [↑](#footnote-ref-13)
13. Rădulescu Rodica, Brătucu Gheorghe, Popa Gabriela; *Fabricarea pieselor auto și măsurări mecanice*; Editura Didactică și Pedagogică, București, 1983, pag. 378-383 [↑](#footnote-ref-14)