

Wyposażenie i organizacja warsztatów blacharsko-lakierniczych

Spis Treści

1. WSTĘP 2
2. SZKODY KOMUNIKACYJNE 4
 - 2.1. PODSTAWY UBEZPIECZEŃ KOMUNIKACYJNYCH 4
 - 2.2 WARSZTATY SAMOCHODOWE JAKO PRAKTYCZNI LIKWIDATORZY SZKÓD KOMUNIKACYJNYCH 22
3. WSTĘP DO STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ ZAKŁADU 25
 - 3.1. PODSTAWOWE STRUKTURY ORGANIZACYJNE 26
 - 3.2. TYPOWE KOMÓRKI ORGANIZACYJNE ZAKŁADU 29
 - 3.3 STRUKTURA ORGANIZACYJNA 33
 - 3.4. WARUNKI ORAZ WYMOGI PRACY 37
 - 3.5. ORGANIZACJA PRODUKCJI I JEJ OCENA W KONFRONTACJI Z LICZBĄ WYTWORZONYCH PRODUKTÓW 42
4. WYPOSAŻENIE DZIAŁU BLACHARSTWA 52
 - 4.1. NARZĘDZIA RĘCZNE 54
 - 4.2. RĘCZNE NARZĘDZIA HYDRAULICZNE 59
 - 4.3. NARZĘDZIA O NAPĘDZIE PNEUMATYCZNYM 61
 - 4.4. URZĄDZENIA O NAPĘDZIE ELEKTRYCZNYM ORAZ PNEUMATYCZNO-ELEKTRYCZNYM: SPAWARKA ORAZ ZGRZEWARKA 64
 - 4.5. PŁYTA KONTROLNA DO PROSTOWANIA NADWOZIA, CEL JEJ STOSOWANIA ORAZ TYPOWE USZKODZENIA NADWOZIA 69
5. POMIARY NADWOZIA 76
6. WYPOSAŻENIE DZIAŁU LAKIERNICTWA 83
 - 6.1. PODSTAWOWE NARZĘDZIA LAKIERNICZE 83
 - 6.2. UCHWYTY DO PAPIERU ŚCIERNEGO 85
 - 6.3. NARZĘDZIA O NAPĘDZIE PNEUMATYCZNYM 86
 - 6.4. MIESZALNIK FARB - NARZĘDZIE POMOCNE LAKIERNIKOWI 90
 - 6.5. KOMORA LAKIERNICZA 93

Wstęp

Wiek XX był wiekiem bardzo dynamicznego rozwoju motoryzacji. Dziś na ulicach miast oraz na drogach szybkiego ruchu pomiędzy nimi, obserwujemy ogromną liczbę pojazdów o najrozmaitszym przeznaczeniu, a dziś trudno sobie wyobrazić współczesne państwo bez transportu, dźwigów, karet pogotowia oraz wszelkich innych pojazdów specjalistycznych. Technologia jest już na takim etapie, że rozwoju przemysłu samochodowego nie da się powstrzymać.

W miarę postępu w motoryzacji widzimy zmiany w konstrukcji pojazdów mające na celu poprawę ich własności eksploatacyjnych, zwiększenie komfortu oraz zmniejszenie ich uciążliwości dla otoczenia. Zwiększa się liczba odmian samochodów, a także dąży się do maksymalnego wydłużenia przebiegów międzyprzeglądowych, uproszczenia i zmniejszenia liczby niezbędnych czynności obsługowych.

W ostatniej dekadzie firmy samochodowe postawiły duży nacisk na bezpieczeństwo czynne oraz bierne. Szczególnie dużego znaczenia nabiera niezawodność układu hamulcowego i kierowniczego, poprawność zachowania się pojazdu przy jeździe na wprost oraz po łuku z dużymi prędkościami. Coraz więcej firm w swoich tańszych typach pojazdów zaczyna oferować klientom poduszki powietrzne, ABS, pirotechniczne napinacze pasów, a w modelach droższych stosowane są strefy kontrolowanego zgniotu, wzmocnienia boczne w drzwiach, z tyłu oraz z przodu pojazdu.

Można zaobserwować tendencję „przenoszenia” dodatków z samochodów droższych do tańszych w miarę upływu czasu ich stosowania w pojazdach „z górnej półki”. Zwróćmy uwagę na fakt, że klimatyzacja, układ ABS, wspomaganie układu kierowniczego było stosowane najpierw w samochodach luksusowych, a w miarę upływu czasu zostały one przeniesione do samochodów tańszych. Jest to spowodowane potrzebą zachęcenia klienta do zakupu samochodu konkretnej marki. To zjawisko stało się tak powszechne, że chętnie zaczęły ją stosować wszystkie firmy samochodowe.

Inną grupą techniczną, która niegdyś była bardzo pożądana przez nabywców była instalacja wtrysku benzyny, zastępująca gaźnik. Stosowały ją firmy kojarzone z prestiżem takie jak: BMW, Mercedes czy Audi. Zastosowanie tego elementu w samochodach nie było wywołane bezpośrednio chęcią firm do sprzedaży swoich pojazdów. Coraz surowsze normy emisji spalin z silników, ustalane przez europejskie komisje wymusiły na producentach zastosowanie do pojazdów układów wtryskowych, gdyż, jak wiemy, gaźnik nie mógł spełnić tak rygorystycznych norm, gdyż posiada on wiele elementów obrotowych niedających możliwości utrzymania stechiometrycznego składu mieszanki (brak możliwości zastosowania katalitycznego dopalania spalin).

Wraz z upływem czasu ewoluuje cały samochód. Trzeba jednak skupić się na nadwoziu pojazdu, które nie może być ciągle takie samo. Kilkadziesiąt lat temu było one osadzone na ramie, co skutkowało podwyższeniem masy całego samochodu, zużycia paliwa, ale także zwiększało sztywność całej bryły. Jednak inżynierowie konstruujący nadwozia dokonują ciągłych modyfikacji, których niekiedy zwykły użytkownik nie jest w stanie dostrzec. Dzisiejsza wyrafinowana technologia komputerowa pozwala wykonywać bardzo dokładne obliczenia, a co za tym idzie także symulacje, które pozwalają stwierdzić, które z elementów będą bardziej narażone podczas zderzeń, a które mniej.

Wola twórców połączona z informatyką, skracająca bardzo proces obliczeniowy, pozwoliła stworzyć samochód z nadwoziem samonośnym, jednakże sposób oraz proces naprawczy stał się zupełnie inny, gdyż ten rodzaj nadwozia posiada wiele profili zamkniętych (różne kształty blachy połączone ze sobą w taki sposób, że tworzą zamknięte przestrzenie) stanowiących o jego podwyższonej sztywności podczas zderzenia z przeszkodą.

Wraz z rozwojem skomplikowania budowy całego nadwozia samochodowego, nowoczesne pojazdy, nawet te najdoskonalsze wymagają fachowej obsługi. Aby taką obsługę zapewnić buduje się stacje obsługi i zakłady naprawcze z właściwym wyposażeniem technicznym, pozwalającym wykonać fachowo zaoferowaną klientowi usługę. Tymi centrami są warsztaty blacharsko-lakiernicze, w których odpowiednio wyszkolony personel, dysponujący właściwym wyposażeniem technicznym, wykonuje szybko i dokładnie wszystkie czynności, których wymaga prawidłowa naprawa samochodu. Załoga warsztatu musi być nieustannie szkolona, aby, po pierwsze, znać nowe technologie wykonania nadwozia, a po drugie potrafić naprawić nowsze bryły nadwozia za pomocą nowszych maszyn i

urządzeń.

Praca przedstawi podstawy ubezpieczeń komunikacyjnych w połączeniu z praktyczną likwidacją szkód komunikacyjnych, strukturę organizacyjną niezbędną do prawidłowego funkcjonowania zakładu, a także wyposażenie działów blacharstwa oraz lakiernictwa

Liczba stron	109
Nazwa Szkoły Wyższej	Politechnika Koszalin
Rodzaj pracy	inżynierska
Rok oddania	2005

To jest gotowa, obroniona praca. Gdyby chcieli Państwo zlecić napisanie zupełnie nowej pracy, to zapraszamy na stronę [pisanie prac](#) - sprawdzony serwis!