

ИССЛЕДОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОПЕРАЦИЙ В АРМАТУРНОМ
ЦЕХЕ ЗАВОДА СЖВ ВРЕСТСКОГО ДСК

Семенцов Л.И., Волчок И.П., Максиук Г.В.

Научный руководитель-доц. В.В. Машинский

В результате обработки хронометражных наблюдений установлено, что основное оборудование арматурного цеха загружено далеко не полностью. Так, станки для правки и режки арматуры загружены на 65-80%, причем имели место случаи простоя оборудования по 2-3 часа. Анализ транспортных операций показал, что время на ожидание крана, похи одной бухты арматуры нужного диаметра на складе, на ее транспортировку к станкам мостовым краном занимает 15-20 минут и более. В течение одной смены транспортные и вспомогательные операции на правильно-отрезных станках составляют 10-15%. По нашему мнению, у правильно-отрезных станков целесообразно установить стационарный кран с электротельфером, обслуживающим все 4 станка. Бухты проволочной арматуры после разгрузки из вагонов и автомашин целесообразно бы разложить на стеллажах по размерам. Стеллажи могут обслуживаться, например, велосипедным краном со специальными захватами для бухт. У группы правильно-отрезных станков необходимо иметь промежуточный склад.

Длительность основных операций сеточных машин типа АТМС-14х75 составляет 50-60% сменного времени и даже меньше, тогда как подготовительные и вспомогательные операции составляют 20-30%, ремонт-30-10%. Значительные затраты составляют транспортные операции на ручную подноску продольных и поперечных стержней от правильно-отрезных станков к сеточным машинам на расстояние до 50м. Эти затраты составляют 10-15 % сменного времени.

Л И Т Е Р А Т У Р А

1. Опыт механизации и автоматизации арматурно-сварочных работ на предприятиях стройиндустрии Главостроя. Экспресс - информация № 11, Ярославль, 1977.