

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное учреждение
высшего образования
«Пермский национальный исследовательский политехнический университет»
Кафедра «Автомобили и технологические машины»

На правах рукописи

Генсон Евгений Михайлович



**ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ТВЕРДЫХ
КОММУНАЛЬНЫХ ОТХОДОВ ПУТЕМ УЛУЧШЕНИЯ ТОПЛИВНОЙ
ЭКОНОМИЧНОСТИ СПЕЦИАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В
ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ**

Специальность 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта

Диссертация

на соискание ученой степени
кандидата технических наук

Научный руководитель:
д.т.н., профессор
Лобов Николай Владимирович

Пермь – 2017 г.

Оглавление

ВВЕДЕНИЕ	5
ГЛАВА 1. СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ И УЧЕТЕ ГОРЮЧЕ-СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ КОММУНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА	11
1.1. Общая характеристика функционирования системы обращения с твердыми коммунальными отходами в крупных городах России.....	11
1.2. Особенности эксплуатации и нормирования расхода топлива специальных автомобилей при транспортировании твердых коммунальных отходов.	19
1.3. Методы определения расхода топлива на автомобилях.....	26
1.4. Выбор объекта исследования.	32
1.5. Описание работы специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО в технологическом режиме эксплуатации.	34
Выводы по главе 1.....	38
ГЛАВА 2. РАЗРАБОТКА МАТЕМАТИЧЕСКОЙ МОДЕЛИ ИЗМЕНЕНИЯ РАСХОДА ТОПЛИВА СПЕЦИАЛЬНОГО АВТОМОБИЛЯ В ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ.	40
2.1. Цели и задачи математического моделирования.....	40
2.2. Выбор и обоснование подхода к математическому моделированию.....	41
2.3. Математическое моделирование подсистемы «гидравлический насос – гидроцилиндр».	45
2.3.1. Расчет гидравлического привода автомобиля.	45
2.3.2. Расчет пространственного положения подъемного устройства специального автомобиля.	47

2.4. Математическое моделирование подсистемы «двигатель внутреннего сгорания – гидравлический насос»	51
2.5. Разработка компьютерной программы	54
Выводы по главе 2.....	55
ГЛАВА 3. МЕТОДИКА ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ	56
3.1. Общая методика экспериментальных исследований.....	56
3.1.1. Цели и задачи экспериментальных исследований.	56
3.1.2. Методы экспериментальных исследований.....	56
3.2. Анализ факторов, влияющих на расход топлива специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО при работе в технологическом режиме эксплуатации.....	57
3.3. Методика планирования эксперимента.....	59
3.4. Оборудование для проведения экспериментальных исследований	62
3.5. Методика оценки адекватности математической модели.	66
Выводы по главе 3.....	68
ГЛАВА 4. РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЙ	70
4.1. Результаты экспериментальных исследований влияния исследуемых факторов на расход топлива в технологическом режиме	70
4.2. Результаты аналитического исследования расхода топлива на специальном автомобиле для сбора и транспортирования ТКО	77
4.3. Оценка адекватности математической модели.	78
4.4. Рекомендации по корректировке нормы расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО.	80
4.5. Достигаемый экономический эффект от внедрения разработанной методики.....	87

Выводы по главе 4.....	96
ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ДИССЕРТАЦИИ	97
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	99
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	110

ВВЕДЕНИЕ.

Актуальность работы. Проблема обращения с отходами производства и потребления все острее встает в России. С развитием рыночной экономики в России и увеличением конкуренции на рынке транспортирования твердых коммунальных отходов (ТКО), каждое автотранспортное предприятие, эксплуатирующее специальные автомобили, вынуждено бороться за конкурентоспособность предлагаемых услуг. Оптимизация и сокращение материальных затрат на эксплуатацию подвижного состава (ПС) является наиболее приоритетным направлением для повышения эффективности деятельности автотранспортного предприятия (АТП). Одной из основных статей затрат на транспортирование ТКО являются затраты на горюче-смазочные материалы, в частности, на топливо. Для ведения статистической и оперативной отчетности, определения себестоимости перевозок и других видов транспортных работ, планирования потребностей предприятия в обеспечении нефтепродуктами и др. на АТП необходимо определять норму расхода топлива автомобилем. Специальные автомобили для сбора и транспортирования ТКО эксплуатируются в двух режимах: транспортном (транспортировка ТКО) и технологическом (сбор ТКО). Действующие методические рекомендации по определению нормы расхода топлива и существующие надбавки к ней, не учитывают все условия эксплуатации специальных автомобилей при работе в технологическом режиме, поэтому на АТП, нормы, как правило, рассчитываются по верхнему пределу, что не позволяет оперативно выявить перерасход топлива и определить его причину. Таким образом, исследования направленные на корректировку действующих методических рекомендаций по определению нормы расхода топлива являются *актуальными*.

Решение важной научно-практической задачи повышения эффективности перевозки твердых коммунальных отходов возможно путём оперативного корректирования норм расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО.

Проблемам повышения эффективности и безопасности перевозок ТКО посвящены работы Моисеевой Н.М. [47], Олимпиева А.В. [63], Северовой Е.С. [76], Кожевникова Е.В. [36], Трясцина А.П. [80] и др.

Исследованиями расхода топлива бензиновыми и дизельными двигателями автотранспортных средств занимались ученые Медведев А.Н., Матиевский Г.Д., Мацулевич М.А., Аношина Т.С., Петруня И.А. и др.[46, 44, 45, 3, 65, 5]

Влиянию различных условий эксплуатации на топливную экономичность автомобилей посвящены научные труды Чайникова Д.А., Иванова А.С., Захарова Д.А., Евтина П.В. и др. [85, 26, 30, 20]. Расход топлива специализированными автомобилями рассмотрен в работах Захарова Н.С. и Шакирова И.Ф. [29].

Вопросу определения массы отходов, загружаемых специальным автомобилем для сбора и транспортирования ТКО в местах сбора, посвящена работа Мальцева Д.В. [43].

Однако, остаются не разработанными вопросы влияния массы загружаемых отходов на расход топлива специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО при эксплуатации в технологическом режиме.

Цель исследования:

Повышение эффективности перевозки твердых коммунальных отходов специальными автомобилями за счет оперативного корректирования норм расхода топлива.

Для достижения цели поставлены и решены следующие взаимосвязанные задачи:

1. Провести исследование современных проблем при эксплуатации специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО;
2. Провести анализ факторов, оказывающих влияние на расход топлива в технологическом режиме эксплуатации;
3. Разработать математическую модель изменения нагрузки на коленчатом валу двигателя специального автомобиля для сбора и

транспортирования ТКО в технологическом режиме эксплуатации под влиянием массы поднимаемого груза с учетом специфики работы специального оборудования;

4. Провести экспериментальные исследования и установить закономерности влияния массы загружаемых отходов и оборотов двигателя базового шасси на расход топлива специальных автомобилей в технологическом режиме эксплуатации;

5. Разработать методику дифференцированного корректирования норм расхода топлива и алгоритмы практического использования разработанной методики на автотранспортном предприятии.

6. Провести технико-экономический анализ внедрения разработанной методики на автотранспортном предприятии.

Объект и предмет исследования. Объектом исследования является технологический процесс сбора и транспортирования ТКО, а предметом исследования – специальный автомобиль для сбора и транспортирования ТКО.

Научная новизна:

1. Математическая модель изменения нагрузки на коленчатом валу двигателя специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО, которая по многопараметровой характеристике двигателя устанавливает количественные показатели расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации в зависимости от массы поднимаемого груза с учетом специфики работы специального оборудования;

2. Закономерность изменения расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО от массы поднимаемого груза и оборотов двигателя базового шасси.

Практическая значимость. Применение методики дифференцированного корректирования норм расхода топлива, позволит сократить эксплуатационные затраты автотранспортных предприятий за счет корректного учета горюче-

смазочных материалов, а также позволит оперативно выявлять перерасход топлива и определять причины его появления.

Положения, выносимые на защиту:

1. Результаты исследования проблем повышения эффективности деятельности специализированных автотранспортных предприятий, связанных с перевозочным процессом ТКО;
2. Результаты анализа факторов, оказывающих влияние на расход топлива в технологическом режиме эксплуатации специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО;
3. Математическая модель изменения нагрузки на коленчатом валу двигателя специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО в технологическом режиме эксплуатации под влиянием массы поднимаемого груза с учетом специфики работы специального оборудования;
4. Закономерности формирования расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации;
5. Методика дифференцированного корректирования норм расхода топлива специальных автомобилей и алгоритмы ее практического использования;
6. Результаты технико-экономического анализа.

Апробация и реализация результатов работы. Основные результаты диссертационной работы докладывались, обсуждались и получили одобрение:

- на 70-ой научно-методической и научно-исследовательской конференции МАДИ «Проблемы совершенствования конструкции строительных, дорожных, коммунальных и аэродромных машин» - г. Москва, МАДИ, 2 февраля 2012 г.;
- на Международной научно-практической конференции «Модернизация и научные исследования в транспортном комплексе» - г. Пермь, ПНИПУ, 26-28 апреля 2012 г.;

- на Международной научно-практической конференции «Модернизация и научные исследования в транспортном комплексе» - г. Пермь, ПНИПУ, 24-25 апреля 2014 г.;
- на Международной научно-практической конференции «Информационные технологии и инновации на транспорте» - г. Орел, Госуниверситет-УНПК, 19-20 мая 2015 г.
- на Международной научно-технической конференции «Транспортные и транспортно-технологические системы» - г. Тюмень, ТИУ, 14 апреля 2016 г.
- на Международной научно-технической конференции «Транспортные и транспортно-технологические системы» - г. Тюмень, ТИУ, 20 апреля 2017 г.
- на III Международной научно-практической конференции «Информационные технологии и инновации на транспорте» - г. Орел, ОГУ им. И.С. Тургенева, 23-24 мая 2017 г.

Научные результаты диссертационной работы, реализованные в виде методики дифференцированного корректирования норм расхода топлива, прошли практическую проверку и внедрены на автотранспортном предприятии ООО «ВМ-Сервис» г. Перми.

Достоверность результатов обеспечивается принятой методологией исследования, включающей в себя современные научные методы: корреляционно-регрессионный анализ, планирование эксперимента, активный натурный эксперимент, а также апробацией при обсуждении результатов на международных научно-практических конференциях. Это позволило обеспечить доказательность и обоснованность разработанных подходов и полученных результатов. Достоверность методики и выводов диссертационной работы подтверждена положительными результатами при использовании и внедрении на предприятиях г. Перми.

Публикации. По результатам исследований опубликовано 14 печатных работ, в том числе 3 в ведущих изданиях, из перечня рецензируемых научных журналов и изданий для опубликования основных научных результатов диссертаций, получен патент на полезную модель.

Структура и объем диссертационной работы. Основная часть диссертации изложена на 128 страницах, включает в себя введение, 4 главы, заключение, список использованной литературы из 100 наименований и приложения.

ГЛАВА 1. СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ И УЧЕТЕ ГОРЮЧЕ-СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ КОММУНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА.

1.1. Общая характеристика функционирования системы обращения с твердыми коммунальными отходами в крупных городах России.

На сегодняшний день в России наиболее остро стоит проблема управления отходами, образованными от деятельности населения и предприятий. По данным статистики, каждый житель России образует в среднем 15 тн твердых коммунальных отходов (ТКО) ежегодно. Система утилизации и обезвреживания в стране находится на очень низком уровне, как следствие, количество накопленных отходов на полигонах размещения ТКО постоянно увеличивается, что неизбежно ухудшает экологическую и санитарно – эпидемиологическую обстановку в стране, ведет к увеличению расходов на транспортирование ТКО и на обслуживание свалок и полигонов размещения ТКО.

В основном, во всех городах страны существует смешанная система сбора ТКО, т.к. отсутствует культура разделения отходов на различные компоненты. На сегодняшний день только в некоторых государственных и частных учреждениях применяется раздельная система сбора отходов – на этапе сбора происходит сортировка по видам: бумага (картон), пластмассы, стекло, металл, пищевые отходы и др.

В России в целом практически не развит рынок по обработке и обезвреживанию промышленных и коммунальных отходов, а также их переработки во вторичное сырье. Следовательно, развитие раздельной системы сбора ТКО останавливается отсутствием рентабельности данной отрасли, а также достаточно низкой экологической культурой населения. Проведенные экспериментальные исследования по внедрению селективного сбора отходов от населения в разных городах России показали, что к развитию в данном направлении не готовы и существующие специализированные автотранспортные предприятия, эксплуатирующие коммунальную технику [47].

Система сбора ТКО в России функционирует следующим образом. На первом этапе ТКО попадают в пункты сбора ТКО – специально оборудованные контейнерные площадки. Накопление ТКО производится в баках или контейнерах различной вместимости. На сегодняшний день используются специальные контейнеры объемом 0,75-1,1 м³ (баки), контейнеры закрытого типа объемом 6-8 м³, подземные (заглубленные) контейнеры объемом 5 м³ и контейнеры открытого типа объемом от 15 до 27 м³ [71].

Анализ зарубежного опыта показал, что большинство применяемых на сегодняшний день контейнеров для сбора ТКО от населения изготавливаются из пластмасс. Они, по сравнению с контейнерами, изготовленными из листовой стали, имеют ряд преимуществ: меньшая масса контейнера, меньшее прилипание отходов к контейнеру, более легкая очистка контейнеров после использования. Также при использовании пластмассовых контейнеров при отрицательных температурах, отходы не примерзают к стенкам и дну контейнера, т.к. коэффициент сцепления пластмассы со льдом минимален.

В большинстве городов России для сбора ТКО от населения до сих пор применяют стальные контейнеры. Они более надежны и безопасны при возгорании в них мусора, имеют больший ресурс, однако, более дорогие, чем пластмассовые контейнеры. Но, следует отметить, что, с увеличением экологической культуры населения и экономической обстановкой в стране, наблюдается тенденция перехода на пластмассовые контейнеры («Евроконтейнеры»). Также переход на «Евроконтейнеры» обуславливается, в некоторых случаях, необходимостью использования мобильных, небольших специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО. Низкий уровень очистки дворовых проездов от снега в зимний период и отсутствие организованных парковочных пространств не позволяет автомобилям с большой грузоподъемностью осуществлять сбор твердых коммунальных отходов на контейнерной площадке.

В настоящее время, транспортировка ТКО осуществляется специально оборудованным автомобильным транспортом, исключающим потери отходов по пути следования и загрязнение окружающей среды.

Сбор и удаление ТКО в городах и населенных пунктах осуществляется специализированными автотранспортными предприятиями (АТП) в сроки, предусмотренные санитарными правилами уборки населенных мест [75]. Периодичность вывоза твердых коммунальных отходов устанавливается с учетом сезонов года, климатической зоны, эпидемиологической обстановкой.

Перегрузка ТКО из контейнеров проводится путем механизированного опорожнения в кузов специального автомобиля. После загрузки ТКО доставляются к пункту переработки или к месту их размещения.

При выборе специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО АТП учитывают такие критерии, как вместимость кузова, необходимая степень уплотнения ТКО в зависимости от их исходной средней плотности, дальность вывозки ТКО, развитость дорожной сети и ее пропускная способность, эксплуатационные затраты и др.

Для организации сбора и транспортирования ТКО от мест накопления до мест использования, обезвреживания или размещения (полгона ТКО) применяют прямую (одноэтапную) или двухэтапную системы. Прямая система подразумевает транспортирование ТКО в один этап от производителя до потребителя отходов. При двухэтапной организации системы сбора и транспортирования ТКО применяются мусороперегрузочные станции (МПС).

В первом случае, транспортирование ТКО производится специальными автомобилями малой и средней грузоподъемности напрямую на полигоны размещения отходов или к переработчикам.

При двухэтапной организации вывоза отходов применяется следующая система: сбор и транспортирование ТКО от производителя отходов до МПС осуществляется специальными автомобилями малой и средней грузоподъемности; на МПС происходит частичная предварительная сортировка отходов и их

перегрузка в транспортные автомобили с большой грузоподъемностью, которые осуществляют транспортировку ТКО на конечный пункт размещения.

Система с применением двухэтапного сбора отходов экономически и экологически более эффективная [76].

Выбор маршрутов движения специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО в общем виде выглядит следующим образом. Известны расположения грузоотправителей и грузополучателей, дислокация парка подвижного состава, объемы вывоза, характеристики транспортной сети и условий движения на ней. Необходимо найти удовлетворяющий определенным требованиям АТП оптимальный маршрут движения. Анализ зарубежных исследований показал, что в мире остро стоит проблема оптимизации маршрутов движения специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО с целью экономии ресурсов, повышения топливной экономичности автомобилей и улучшения экологической обстановки [94, 95, 96, 97, 98]. За рубежом для этих целей активно применяются различные ГИС-системы мониторинга транспорта [92, 93].

На сегодняшний день в России процесс определения оптимального маршрута на АТП не систематизирован и зачастую определяется самим водителем-оператором автомобиля с учетом сиюминутных потребностей заказчика. Однако, ведутся исследования, направленные на оптимизацию планирования маршрутов специальных автомобилей [77].

Согласно ФЗ-99 от 04.05.2011 г. «О лицензировании отдельных видов деятельности» [57] и Постановления Правительства РФ № 1062 от 03.10.2015 г. «О лицензировании деятельности по сбору, транспортированию, обработке, утилизации, обезвреживанию, размещению отходов I - IV классов опасности» деятельность по сбору и транспортированию отходов, в том числе и ТКО от населения, подлежит обязательному лицензированию [56]. Специальные автомобили для сбора и транспортирования ТКО проходят обязательную экспертизы на соответствие требованиям, установленным законодательством РФ,

в соответствующих региональных Управлениях Роспотребнадзора и Росприроднадзора РФ [59, 58].

Также важной научно-практической задачей является обеспечение безопасности транспортировки отходов автомобильным транспортом. Обращение с опасными отходами, в том числе и транспортирование ТКО, в России регламентируется Федеральным законом «Об отходах производства и потребления» от 24.06.1998 № 89-ФЗ (ред. от 03.07.2016) [59]. Одновременно с этим, перевозка твердых коммунальных отходов регламентируется транспортным законодательством [82, 62, 18, 61]. Причем, при исследовании данного вопроса, были выявлены некоторые противоречия в нормативных документах[80]:

- Опасные отходы и опасные грузы имеют разную классификацию (отходы – по степени опасности, опасные грузы – по физико-химическим и биологическим свойствам);
- Транспортирование опасных отходов подлежит обязательному лицензированию, в отличие от перевозки опасных грузов;
- Отсутствуют четкие критерии отнесения опасных отходов к опасным грузам, и, как следствие, границы регулирования процесса перевозки ТКО транспортным законодательством.

В некоторых регионах России, местные исполнительные органы государственной власти приравнивают ТКО к опасному грузу. В данном случае автотранспортные предприятия обязываются осуществлять транспортирование некоторых видов отходов, согласно требованиям положения ДОПОГ [18]. В соответствии с ДОПОГ, к веществам, опасным для окружающей среды, относятся жидкые и твердые вещества – загрязнители водной среды, а также растворы и смеси этих веществ. Однако, по формальным признакам, отнесение ТКО к 9 классу опасных грузов по классификации ДОПОГ, не имеет под собой оснований [80].

Согласно Приказа № 721 от 01.09.2011 г. Минприроды РФ учет движения отходов должен осуществляться по массе в тоннах [60]. В связи с чем, все полигоны размещения ТКО были оборудованы стационарными весовыми. На

полигоне осуществляется процедура двойного взвешивания: при въезде (заполненный автомобиль) и при выезде (опорожненный автомобиль). Разница в массе загруженного и опорожненного транспортного средства (ТС) отражает массу отходов, размещенных на полигоне. Данная процедура требует достаточно больших материальных и эксплуатационных затрат, точности учета при движении большого количества специальных автомобилей по территории полигона.

В связи с отсутствием технической возможности контроля массы отходов в местах загрузки ТКО от населения и производителей (контейнерных площадках) сбор осуществляется по объему, пропорционально количеству вывезенных баков. В результате, происходит рассогласование данных в учете движения отходов, увеличивается риск разгрузки автомобиля в непредусмотренных местах и, как следствие, образования несанкционированных свалок.

Согласно изменениям в ФЗ-89 от 03.07.2016 г. с 2018 года во всех регионах России будут действовать региональные операторы по обращению с отходами. Это коммерческая частная организация, отбор которой осуществляется на основании конкурса. В функции регионального оператора заложена организация сбора и транспортирования ТКО, а также контроль за движением отходов по территории региона.

В условиях растущей конкуренции транспортных компаний на первый план выходят задачи создания и совершенствования методов оперативного управления перевозками отходов автомобильным транспортом. Эффективность функционирования автомобильного транспорта оценивается системой технико-эксплуатационных показателей, характеризующих количество и качество выполненной работы. Процесс управления перевозками является сложной и многокритериальной задачей, от решения которой зависит один из основных показателей – качество перевозок [52].

На сегодняшний день, у региональных операторов отсутствует возможность получения актуальной информации о движении отходов в регионах, что значительно затруднит процесс организации системы обращения с отходами и снизит ее эффективность. Необходима разработка интеллектуальной системы

управления перевозками ТКО, которая позволит контролировать и управлять транспортным процессом, определять оптимальные маршруты движения специальных автомобилей и снизит экологический ущерб от неэффективной и неквалифицированной транспортировки отходов.

Особенностью России является высокая доля транспортных издержек в себестоимости услуг. Это следствие неэффективности логистических бизнес-процессов. Нерационально спланированные маршруты и отсутствие контроля транспорта существенно увеличивает расходы автотранспортных предприятий. Поскольку в Российской Федерации наблюдается дефицит специалистов в области логистики, то задача оптимизации расходов на эксплуатацию подвижного состава, в последние годы, решается с помощью внедрения на предприятиях систем спутникового мониторинга автомобилей на основе ГЛОНАСС [53].

Мониторинг движения специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО, на сегодняшний день, осуществляется с помощью установленных бортовых навигационных терминалов спутникового мониторинга GPS/ГЛОНАСС [55]. Однако, данные системы позволяют контролировать только основные эксплуатационные показатели транспортного средства: общий расход топлива, время движения и стоянки, маршрут движения. Отсутствует возможность контроля расхода топлива отдельно в технологическом или транспортном режимах работы. В свою очередь, время работы автомобиля в технологическом режиме, составляет более 50% от общего времени работы машины на рейсе. Данные системы, в большинстве случаев, предназначены только для контроля текущих показателей транспортного средства и не предназначены для осуществления планирования и организации автомобильных перевозок.

Актуальность проблемы сбора и вывоза ТКО в г. Перми и Пермском крае подтверждается позицией властей города и вниманием к проблеме средств массовой информации.

В законе Пермского края «О программе социально-экономического развития Пермского края на 2012-2016 годы», принятого Законодательным

Собранием Пермского края 6 декабря 2012 года, одной из основных проблем в разделе «природопользование и инфраструктура» является проблема возрастания количества отходов потребления, что создает угрозу загрязнения окружающей среды. К целям и задачам среди прочего относится эффективное обращение с твердыми коммунальными отходами [25].

С развитием рыночной экономики в России и увеличением конкуренции на рынке транспортирования ТКО, каждое из специализированных автотранспортных предприятий вынуждено бороться за конкурентоспособность предлагаемых им услуг. По данным проведенных исследований в городе Перми работают более 20 предприятий перевозчиков ТКО. Для них остро стоят вопросы повышения эффективности деятельности и оптимизации издержек, связанных с перевозочным процессом.

Существует несколько способов повышения эффективности деятельности специализированного АТП [76]:

1. Сокращение материальных затрат (на техническое обслуживание, текущий ремонт, ГСМ, шины, накладных расходов и др.);
2. Улучшение технико-экономических показателей (коэффициента использования грузоподъемности, пробега, коэффициента выпуска и др.);
3. Расширение перечня предлагаемых услуг (закрытие люков контейнеров, их санитарная обработка, ремонт и др.);
4. Внедрение собственных МПС (увеличение производительности работы ПС, уплотнение груза).

Оптимизация и сокращение материальных затрат на эксплуатацию подвижного состава видится наиболее приоритетным для повышения эффективности деятельности автотранспортного предприятия [85, 20, 30, 42, 26].

Расходы на эксплуатацию грузовых коммерческих автомобилей определяются следующей совокупностью затрат [41, 64]:

$$P_{\vartheta} = P_t \cdot P_{cm,prj} \cdot P_{TOiP} \cdot P_{ш} \cdot P_h \cdot P_{раз} \cdot P_{ЗП} \cdot P_A \cdot P_{пр} \quad (1.1)$$

где P_t – затраты на топливо, $P_{cm,prj}$ - затраты на смазочные материалы и рабочие жидкости, P_{TOiP} – затраты на техническое обслуживание и ремонт, $P_{ш}$ -

затраты на шины, $P_{\text{н}}$ – налоги, $P_{\text{раз}}$ - разовые затраты, связанные с вводом АТС в эксплуатацию, $P_{\text{ЗП}}$ – затраты на оплату труда ремонтных рабочих и водителей, P_{A} – амортизация, $P_{\text{пр}}$ - прочие затраты.

Согласно ранее проведенным исследованиям [74] была составлена структура затрат на эксплуатацию подвижного состава АТП (рисунок 1.1).

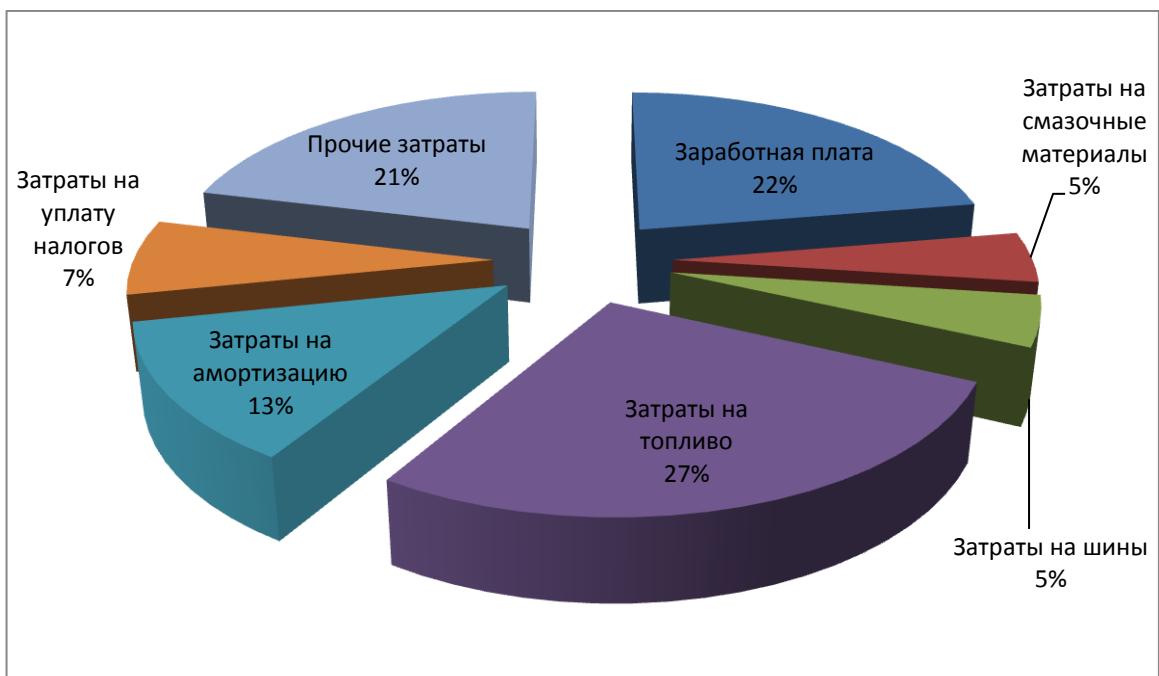


Рисунок 1.1 - Структура эксплуатационных затрат АТП.

Одной из основных статей затрат на транспортирование ТКО являются затраты на топливо, которые могут достигать 30% в структуре общих затрат.

На основании проведенного исследования определено, что наиболее действенным и рациональным способом повышения эффективности деятельности АТП является определение путей снижения затрат на топливо.

1.2. Особенности эксплуатации и нормирования расхода топлива специальных автомобилей при транспортировании твердых коммунальных отходов.

Одной из основных статей затрат на транспортирование ТКО являются затраты на топливо. В настоящее время снижение фактического расхода топлива не приведет к реальной экономии. Причиной является отсутствие объективного, научно обоснованного норматива. Даже применение специализированного оборудования – средств инструментального контроля фактического расхода

топлива не позволяет достичь высокой топливной экономичности без объективно установленного лимита потребления топлива [85].

На автомобильном транспорте нормативный расход топлива применяется для ведения статистической и оперативной отчетности, определения себестоимости перевозок и других видов транспортных работ, планирования потребностей предприятий в обеспечении нефтепродуктами, осуществления расчетов по налогообложению предприятий, осуществления режима экономии и энергосбережения потребляемых нефтепродуктов, проведения расчетов с пользователями транспортных средств, водителями и т.д. [85].

Проблема корректирования норм расхода топлива на автомобильном транспорте достаточно широко разработана. Российскими и зарубежными учеными проведены исследования, направленные на установления закономерностей изменения расхода топлива автомобилей в различных условиях эксплуатации [27, 33, 8, 38, 99, 100]. Однако, в проведенных исследованиях практически не затрагивалась эксплуатация специальных автомобилей и их работа в технологическом режиме.

На сегодняшний день норма расхода топлива специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО определяется, согласно «Рекомендациям по расходу топлива машинами для содержания, ремонта автомобильных дорог и объектов внешнего благоустройства поселений» [70], утвержденным Госстроем России по формуле (1.2).

$$Q = (0,01 \cdot H_S \cdot S + Q_1 \cdot n) \cdot (1 + \Delta) + 0,25n \quad (1.2)$$

где Q - норма расхода топлива за сутки, л;

H_S - линейная норма расхода топлива, л/100 км;

S - среднесуточный пробег машины, км;

n – среднесменное количество рейсов;

Δ - суммарная относительная надбавка к линейному расходу топлива;

Q_1 - расход топлива при работе спецоборудования, л/ч (или на одну погрузку и разгрузку)

Суммарная относительная надбавка к линейному расходу топлива исчисляется в долях единицы и определяется по формуле:

$$\Delta = \Delta_1 + \Delta_2 + \Delta_3 + \Delta_4 + \Delta_5 + \Delta_6 \quad (1.3)$$

где Δ_1 – надбавка при работе спецмашин в черте города с частыми остановками. Принимается до 10% при среднем количестве остановок более одной на 1 км общего пробега;

Δ_2 – надбавка на работу спецмашин в зимний период. Надбавка рассчитывается отдельно для каждого региона страны по климатическим районам, согласно данным, приведенным в приложении к рекомендациям. Изменяется в пределах 5..20% в зависимости от региона;

Δ_3 – надбавка для автомобилей находящихся в длительной эксплуатации. Учитывает автомобили старше 5 лет – до 5% и старше 8 лет – до 10%;

Δ_4 – надбавка при работе в городах с большой плотностью населения. Рассчитывается исходя из плотности населения в регионе и составляет от 5 до 25%;

Δ_5 – надбавка на выполнение транспортной работы по перевозке технологического груза (воды, технологического материала, отходов и т.д.) и составляет до 10%;

Δ_6 – надбавка для машин циклического действия, удаляющих собранный смет и загрязнения на свалки (мусоровозы, подметально-уборочные машины, илососы и т.п.), надбавка за каждый цикл разгрузки составляет $\Delta_6 = 0,25$ л/цикл.

Специальный автомобиль для сбора и транспортирования ТКО работает в двух основных режимах: транспортный режим (вывоз ТКО) и технологический режим (сбор ТКО) [2]. В транспортном режиме он перемещается между контейнерными площадками и полигоном размещения ТКО, а в работе задействовано только базовое шасси. В технологическом режиме осуществляется загрузка/разгрузка кузова с помощью специального оборудования.

На автотранспортном предприятии ООО «ВМ-Сервис» в г. Перми были собраны статистические данные по эксплуатационным показателям наиболее распространенного специального автомобиля для сбора и транспортирования

ТКО с задней загрузкой БМ-53229-1 на базе шасси КамАЗ-65115 [50]. Данные о пробеге, о расходе топлива и о количестве полных циклов загрузки/разгрузки за 2014-2016 год приведены на рисунке 1.2. На основании собранных данных была определена норма расхода топлива исследуемого автомобиля за месяц.

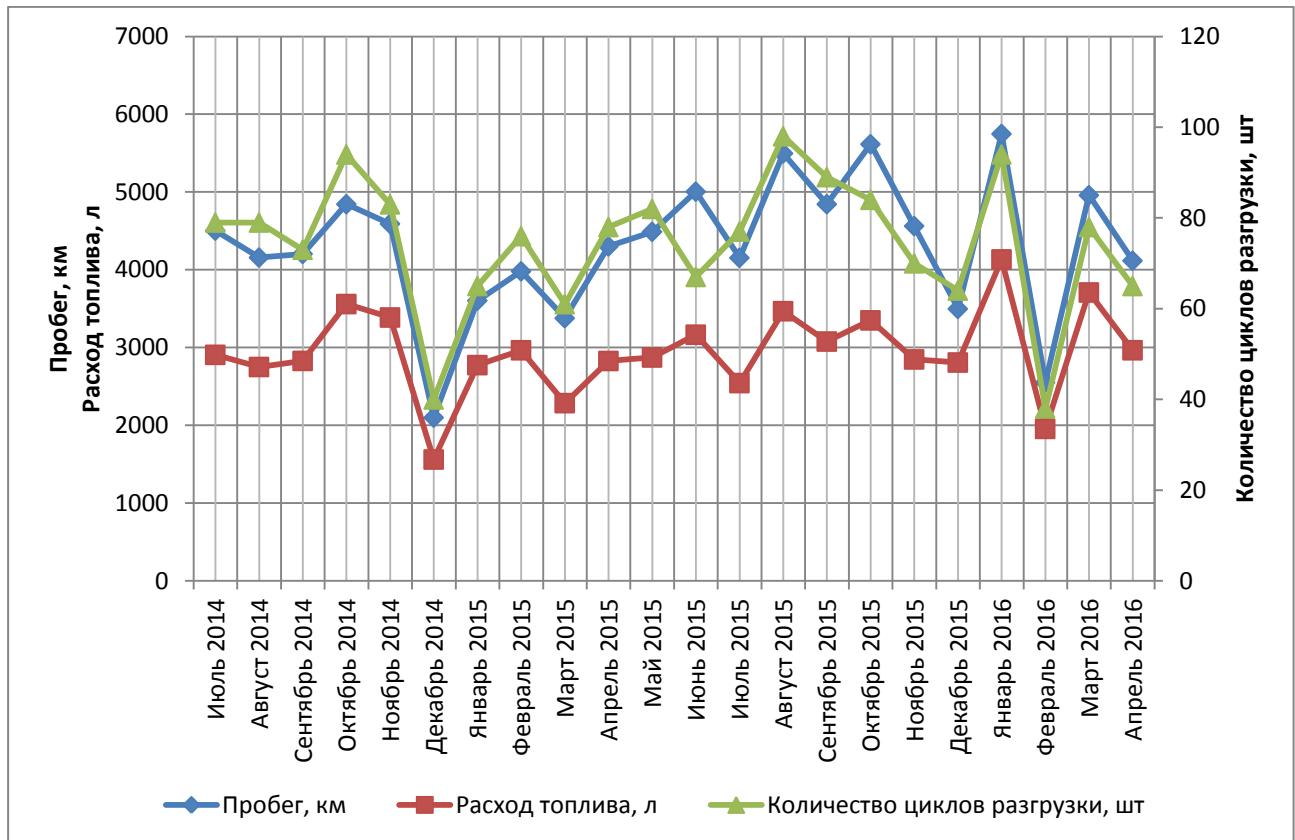


Рисунок 1.2 - Изменение пробега, расхода топлива, количества циклов загрузки/разгрузки по месяцам

Проанализировав полученные данные, было установлено, что увеличение пробега не всегда приводит к увеличению эксплуатационного расхода топлива. Например, в декабре 2015 г. пробег автомобиля сократился на 30% по сравнению с ноябрем того же года, но эксплуатационный расход топлива практически не изменился. Это связано с дополнительной работой в технологическом режиме эксплуатации. Одновременно с этим установлено, что увеличение количества циклов полной загрузки/разгрузки, также не всегда приводит к увеличению эксплуатационного расхода топлива. Установлено, что в августе 2014 г., июне, октябре, ноябре 2015 г. наблюдалось снижение количества циклов полной загрузки/разгрузки, однако, эксплуатационный расход топлива в эти месяцы

увеличивался, в сравнении с предыдущим. Это связано с тем, что, при полной загрузке кузова автомобиля, масса загружаемых отходов может отличаться в несколько раз на разных рейсах. Таким образом, необходимы дополнительные исследования, направленные на установление зависимости эксплуатационного расхода топлива от других параметров, например, от массы загружаемых отходов.

Для определения реального эксплуатационного расхода топлива при выполнении транспортной работы специальным автомобилем для сбора и транспортирования ТКО был проведен натурный эксперимент на мусоровозе БМ-53229-1 на базе шасси КамАЗ-65115.

В соответствии с требования ГОСТ 20306-90 «Автомобильные средства. Топливная экономичность» исследуемый автомобиль находился в полностью исправном состоянии, укомплектован и заправлен ГСМ в соответствии с нормативно-технической документацией. Двигатель, агрегаты и шины прошли надлежащую обкатку в соответствии с инструкцией предприятия-изготовителя и имели пробег (включая обкатку) не менее 3000 км [85].

Согласно предписаниям ГОСТа шины автомобиля не имели повреждений и износа протектора более 50%, давление в них соответствовало норме. Применялись смазочные материалы, рекомендуемые заводом-изготовителем транспортного средства. Окна и вентиляционные люки при проведении испытаний были закрыты.

Перед испытаниями агрегаты и узлы автомобиля прогревались пробегом не менее 30 км при скорости движения 60 км/ч. Испытания проводились при температуре +20..+23 °C и давлении 743-749 мм.рт.ст., скорость ветра не превышала 3 м/с.

Для проведения испытаний были выбраны опытные водители, со стажем вождения не менее 5 лет.

Измерение расхода топлива производилось методом «доливки бака до полного». Порожний автомобиль выезжал на маршрут. На заправочной станции заполнялся топливный бак до крышки. После этого он следовал по маршруту. После окончания маршрута на той же колонке заливалось топливо в бак до

крышки. Таким образом, определялось количество израсходованного топлива [85]. В качестве измерительного дорожного участка был выбран кольцевой маршрут. Дорога, на которой проводился эксперимент, имела гладкое, сухое и чистое асфальтобетонное покрытие. При проведении испытаний специальный автомобиль для сбора и транспортирования ТКО двигался в одном направлении. Эксперимент проводился в течение 3 смен. За это время автомобиль совершил 8 рейсов.

Рекомендуемая ГОСТом операционная карта городского цикла на дороге не использовалась, так как целью эксперимента было выявление влияния различных факторов на расход топлива, а не контрольный расход топлива.

В ходе эксперимента в журнале наблюдений дополнительно фиксировались масса загружаемых отходов, объем и количество поднимаемых баков, время работы специального оборудования и время движения между контейнерными площадками. Измерение массы ТКО проводилось в процессе загрузки бортовым измерительным устройством [43]. При въезде на полигон размещения ТКО автомобиль проходил контрольное взвешивание на стационарных платформенных весах ВСА, с погрешностью до 10 кг. Исследуемый автомобиль проходил процедуру взвешивания дважды: при въезде и при выезде с полигона. Проводился анализ данных, полученных с помощью бортовой системы взвешивания и определенных на стационарных платформенных весах. Отклонение данных не превышало 3 %.

Задача проведения эксперимента состояла в определении количества топлива, необходимого для совершения транспортной работы, и сравнении его с нормативным. Также необходимо было определить влияние массы перевозимых отходов на расход топлива.

По действующим методическим рекомендациям был рассчитан нормативный расход топлива автомобиля на каждом рейсе и проведено сравнение с экспериментальными данными (рисунок 1.3). Из полученных данных видно, что нормативный расход топлива может превышать реальный эксплуатационный на 40%.

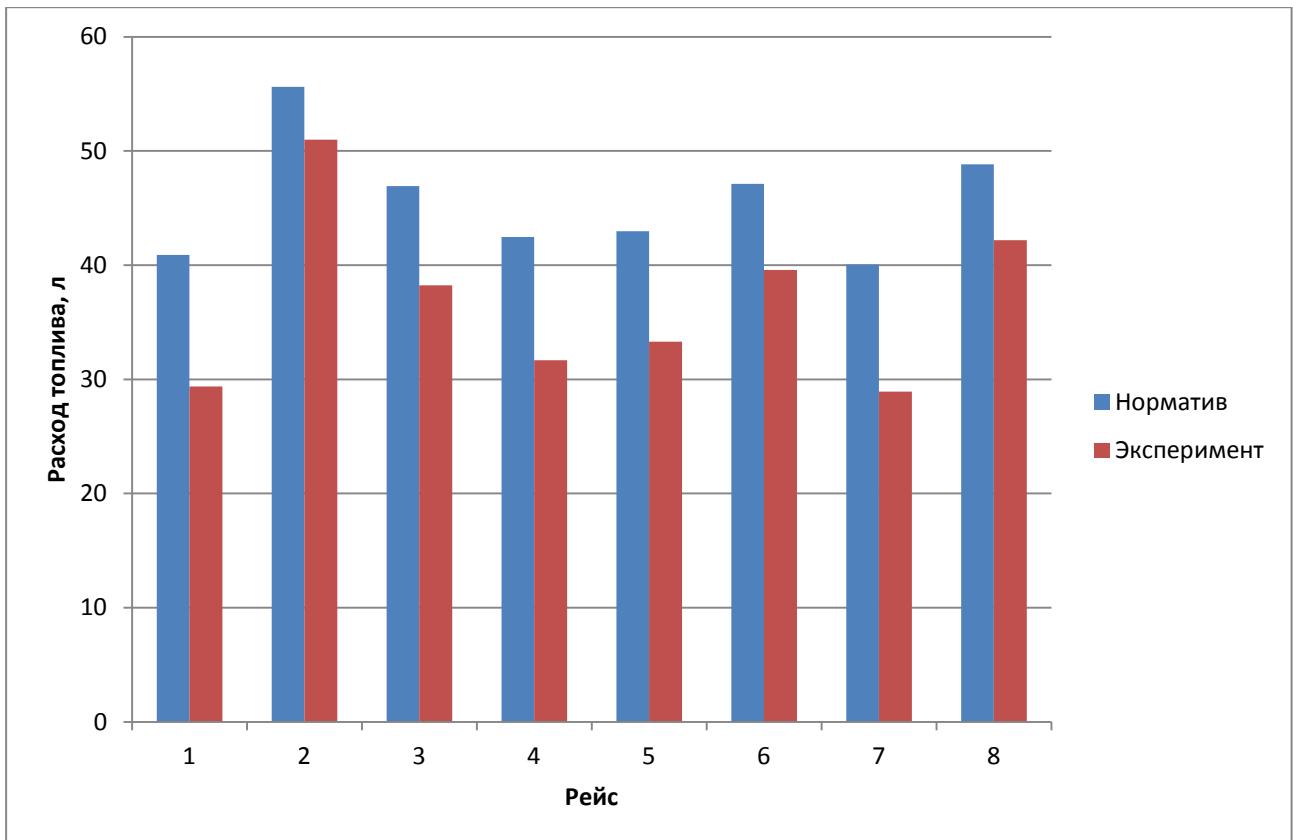


Рисунок 1.3 - Сравнение данных нормативного и экспериментального расхода топлива

Масса отходов на исследуемых рейсах изменялась от 3880 до 7220 кг, объем вывезенных отходов – от 69,5 до 101,5 м³, а плотность ТКО варьировалась от 46,3 до 74,6 кг/м³.

Было установлено, что выполненная работа и количество топлива, необходимое для выполнения одного цикла загрузки/разгрузки автомобиля, изменялись в зависимости от массы вывезенных отходов и количества загруженных баков, а расход топлива в технологическом режиме эксплуатации Q_1 составляет до 25-30% от общего расхода топлива. Существующие надбавки не отражают и не учитывают все условия эксплуатации специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО в технологическом режиме работы, поэтому на АТП нормы, как правило, рассчитываются по верхнему пределу, что не позволяет оперативно выявить перерасход топлива и определить причину этого перерасхода: плохое техническое состояние специального оборудования, утечки в гидравлической системе, неквалифицированное вождение, хищение и др.

Таким образом, исследования направленные на корректировку действующих методических рекомендаций по определению нормы расхода топлива специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО в зависимости от массы и объема вывезенных отходов являются актуальными.

1.3. Методы определения расхода топлива на автомобилях.

Существуют различные методы определения расхода топлива. На автомобильном транспорте для определения эксплуатационного расхода топлива получили распространение следующие методы:

1. Объемный, по уровню топлива в баке;
2. Объемный, с использованием расходомеров топлива;
3. С использованием бортовых систем контроля;
4. «Доливкой до полного»;
5. Массовый (весовой).

Объем топлива в баке автомобиля определяется с помощью датчика уровня топлива (рисунок 1.4). Может применяться как штатный датчик указателя уровня топлива, так и дополнительный – в системах контроля расхода топлива и мониторинга транспорта [35].

Существует несколько видов датчиков уровня топлива: поплавковый резисторный – штатный; и внештатные – поплавковый магнитострикционный, емкостной и ультразвуковой [17].

По способу преобразования сигнала различают: аналоговые, частотные и цифровые. Аналоговые датчики уровня топлива просты по конструкции и надежны в эксплуатации, но подвержены влиянию помех и скачков напряжения. Частотные – лучше защищены от внешних воздействий и выдают более стабильные показания. Цифровые датчики уровня топлива являются наиболее точными. Они защищены от внешних факторов. Их стоимость не значительно превышает стоимость частотных или аналоговых.



Рисунок 1.4 - Датчики уровня топлива в баке

Точность метода определяется, в основном, метрологическими характеристиками измерительного средства – датчика уровня.

Измерение фактического расхода топлива на автомобиле осуществляется с помощью системы, состоящей из двух основных подсистем – датчика уровня топлива и модуля регистрации, обработки, хранения и передачи данных.

Основная сложность при использовании данного метода – это аппаратная реализации второй подсистемы, т.е. аппаратуры регистрации, хранения и дистанционной передачи данных [10].

На сегодняшний день существует достаточно большое количество различных по принципу работы, форме и техническим способностям расходомеров топлива. Большинство расходомеров, продающихся на отечественном рынке, являются импортными изделиями либо частично, либо полностью. Отечественные расходомеры, к сожалению, уступают импортным, кроме того их количество на рынке сокращается [89].

Датчик расхода топлива является проточным прибором учета общего объема топлива, проходящего через камеру сгорания во время работы транспортного средства.

Существует 2 вида расходомеров: однокамерные и дифференциальные.

Однокамерные датчики расхода топлива устанавливаются на магистраль подачи топлива в двигатель (рисунок 1.5). При этом для корректного подсчета

топлива на дизельном двигателе необходимо перенести обратную магистраль, по которой неизрасходованное топливо будет поступать в бак, до расходомера. Такие датчики стоят дешевле дифференциальных и их можно устанавливать на автомобили, где конструкция двигателя позволяет перенести обратную топливную магистраль без последствий, иначе необходима установка дифференциального датчика расхода топлива.



Рисунок 1.5 - Однокамерный расходомер топлива DFM.

Дифференциальный датчик расхода топлива – это двухкамерное изделие, состоящее из двух откалиброванных однокамерных расходомеров, один из которых устанавливается на канал подачи топлива, а другой — на канал «обратки» топлива (рисунок 1.6). Встроенная электроника учитывает разницу между прямым и обратным потоками топлива и выдает показатель фактического расхода.



Рисунок 1.6 - Дифференциальный расходомер топлива DFM.

Схема подключения расходомера с двумя датчиками на дизельный двигатель представлена на рисунке 1.7 [90].

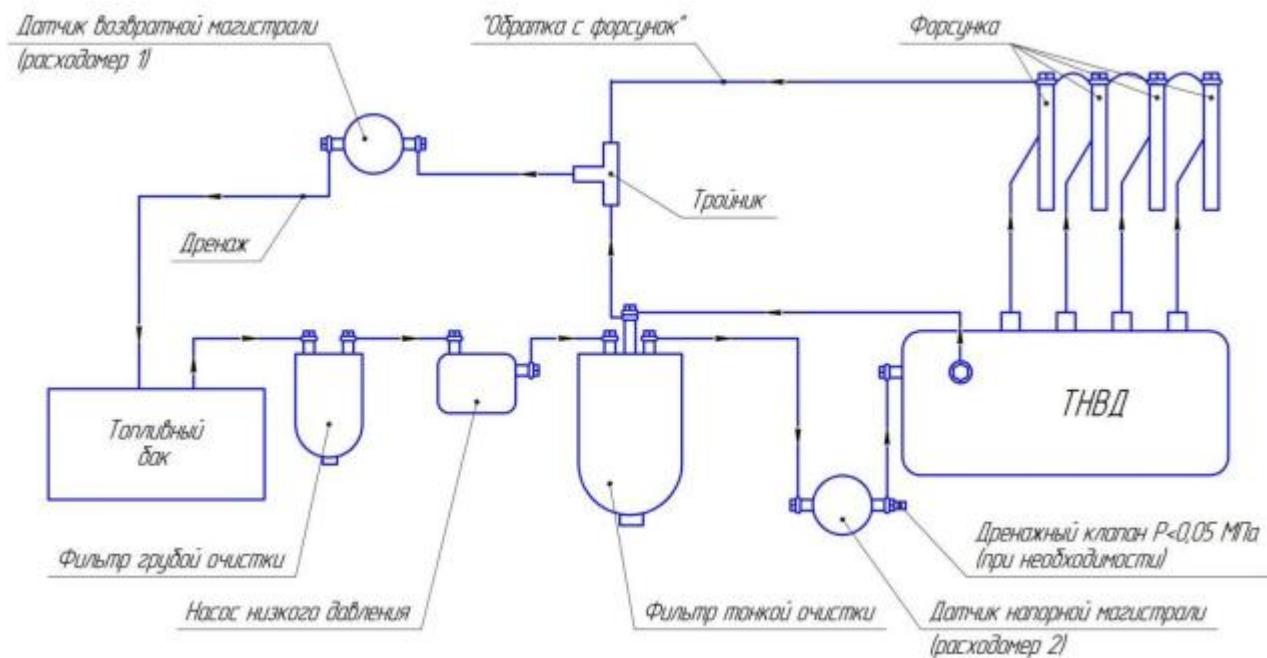


Рисунок 1.7 - Схема подключения расходомера с двумя датчиками.

Существует достаточно много нюансов, связанных с работой расходомеров с двумя датчиками, например: проведение опытов по энергетической оценке с лопастными расходомерами на двигателях с системой Common Rail в большинстве случаев не дает положительных результатов. При работе на холостом ходу раскручивается больше датчик слива топлива в бак, и в начале опыта расходомер больше времени показывает ноль. Из всего вышеизложенного можно сделать вывод, что вышеперечисленные приборы для измерения расхода топлива имеют такие недостатки, как неудобство эксплуатации, отсутствие учета слива топлива с форсунок и ТНВД, небольшой диапазон измерений и др. [89]. Мобильные расходомеры имеют низкую точность измерения потребления топлива двигателями внутреннего сгорания, а стационарные расходомеры, обладающие достаточно высокой точностью измерений, непригодны при дорожных экспериментальных исследованиях. Чаще всего, они используются при стендовых испытаниях при отсутствии влияния дорожных факторов (вибраций и колебаний автомобилей) [23].

Измерение текущего расхода топлива и вычисление на его основе суммарного объема израсходованного топлива при помощи данного метода,

характеризуется высокой стоимостью, требованиями к чистоте топлива, зависимостью показаний от физико-химических свойств топлива и рядом других факторов, которые сдерживают распространение данного способа контроля расхода топлива [10].

Одним из возможных способов измерения является использование бортовых систем контроля расхода топлива автомобиля [48, 7]. Достаточно большое количество современных транспортных средств имеют на борту шину CAN (англ. Controller Area Network). Эта шина служит для передачи информации между различными устройствами и датчиками автомобиля, в том числе и информации по расходу и уровню топлива в баке.

Преимуществом данного метода является отсутствие необходимости дополнительных датчиков.

Основной недостаток этих систем в высокой погрешности измерений, так как они предназначены, в первую очередь, для измерения мгновенного расхода топлива на основе показаний датчика уровня топлива в баке и датчиков системы управления подачей топлива [23]. Также, применение данного метода невозможно на транспортных средствах, в которых отсутствует шина CAN, т.е. на большинстве специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО.

Суть метода «доливки до полного» сводится к измерению количества топлива, доливаемого в бак автомобиля до заполнения по окончании выполнения какого-либо количества транспортной работы. Данный метод подразумевает необходимость полностью заправить топливный бак горючим перед началом выполнения транспортной работы. Таким образом, количество доливаемого топлива будет соответствовать расходу горючего на предшествующую доливке транспортную работу. Доливка перед и после транспортной работы должна осуществляться на одной и той же площадке, что позволит исключить влияние наклона автомобиля [19].

Однако, существенный недостаток данного метода – это недопустимо большое значение относительной погрешности при определенных (относительно малых) величинах пробега, т.е. при малом расходе топлива. Также при данном

методе испытаний возникают случайные погрешности, связанные с неточностью доливки бака и определения уровня заполнения бака.

Массовый (весовым) метод основан на измерении фактически израсходованного топлива автомобилем путем взвешивания измерительной емкости с топливом, при этом работа двигателя осуществляется из данной измерительной емкости. Для взвешивания нефтепродуктов применяются шкальные или циферблочные весы. Масса взвешиваемых нефтепродуктов не должна превышать грузоподъемности весов. Масса нефтепродукта определяется как разность между массой брутто и массой тары. Для снижения влияния внешних условий на погрешность измерений весовые устройства должны быть защищены от ветра и осадков. Погрешность измерений зависит от точности весового оборудования. При данном способе измерения существует возможность определять достаточно малое изменение веса топлива, т.е. небольшой расход.

Данный метод достаточно дешевый, не требует внедрения изменений и дополнительных устройств в конструкцию автомобиля, также обладает высокой точностью.

По результатам анализа были сформулированы критерии сравнения методов: точность, при малых изменениях количества топлива; универсальность; простота внедрения; стоимость. Данные анализа методов измерения расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО были структурированы и представлены в таблице 1.1.

Таблица 1.1. Результаты анализа методов определения расхода топлива автомобилей.

Метод	Критерии сравнения			
	Точность при малых изменениях	Универсальность	Простота внедрения	Стоимость
Объемный, по уровню топлива в баке	Низкая	Да	Сложно	Средняя

Объемный, с использованием расходомеров топлива	Низкая	Нет	Сложно	Высокая
С использованием бортовых систем контроля	Низкая	Нет	Просто	Низкая
«Доливкой до полного»	Низкая	Да	Просто	Низкая
Массовый (весовой)	Высокая	Да	Просто	Низкая

По результатам проведенного анализа было установлено, что массовый (весовой) метод измерения расхода топлива при проведении экспериментальных исследований на специальном автомобиле для сбора и транспортирования ТКО при работе в технологическом режиме эксплуатации является наиболее предпочтительным.

1.4. Выбор объекта исследования.

На примере города Перми была рассмотрена система обращения с твердыми коммунальными отходами. На территории города действуют 3 полигона размещения отходов: полигон ТКО д. Софроны, полигон ТКО г. Краснокамска, полигон ТКО ЗАТО Звездный (рисунок 1.8).

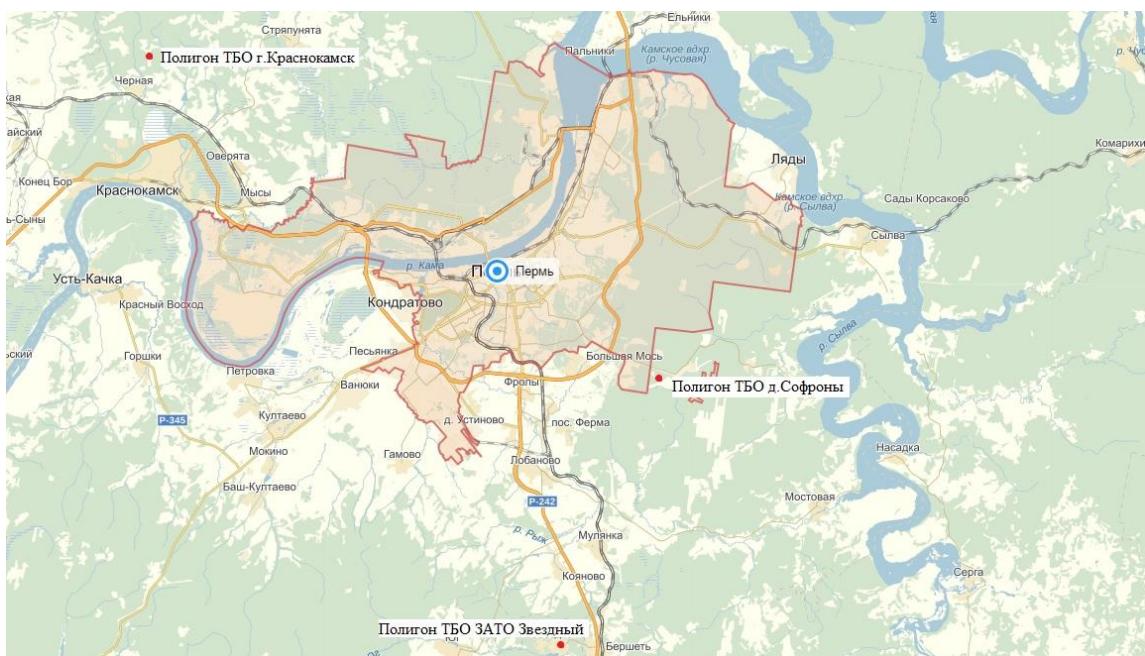


Рисунок 1.8 - Размещение полигонов ТКО, обслуживающих г.Пермь

На этих полигонах в течение нескольких дней проводилось наблюдение за активностью специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО. Во время наблюдений фиксировались следующие параметры: порядковый номер, время прибытия, марка базового шасси, государственный регистрационный знак, вид загрузки, дополнительные сведения. Для устранения повторений автомобилей в списке проводилось сравнение государственных регистрационных знаков. Анализ данных проводился по количеству автомобилей и виду загрузки. Также было проведено сравнение с ранее полученными данными аналогичного исследования.

Данные по распределению коммунальных машин по полигонам г. Перми представлены на рисунке 1.9.

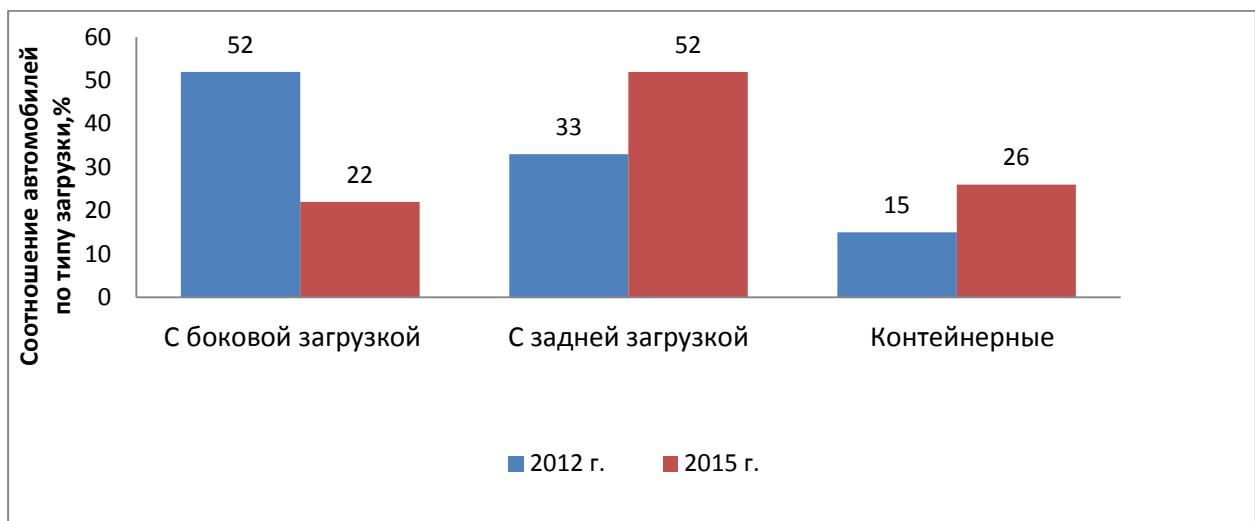


Рисунок 1.9 - Распределение специальных автомобилей по типу загрузки в г.Перми

В г. Перми была зафиксирована активность 78 специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО. По данным исследований за три года парк г. Перми в значительной степени изменился. В 2015 г. доля автомобилей с задней загрузкой увеличилась с 33% до 52% по сравнению с 2012 г. Данные изменения обусловлены внедрением более эффективной системы сбора и транспортирования отходов, более совершенной и универсальной конструкцией специальных автомобилей с задней загрузкой, их приспособленность к контейнерам различных типов, в том числе «Евроконтейнерам».

Для проведения экспериментальных исследований был выбран наиболее распространенный автомобиль с задней загрузкой БМ-53229-1 производства НПК «Коммунальные машины» г. Москва (рисунок 1.10).



Рисунок 1.10 – Объект исследований. Специальный автомобиль БМ-53229-1.

Специальный автомобиль для сбора и транспортирования ТКО БМ-53229-1 произведен на базе шасси КамАЗ-65115 используется с целью погрузки ТКО, которые находятся в специальных контейнерах. В задней части машины размещены загрузочные устройства, предназначенные для контейнеров различного объема от 0,8 м³ до 7,5 м³. Объем кузова – 18,5 м³. Масса загружаемых ТКО – не более 11000 кг [79, 50]. На шасси КамАЗ-65115 установлен дизельный двигатель КамАЗ-740.65, объемом 11760 см³, максимальной мощностью 176 кВт (при 1900 мин⁻¹), максимальный крутящий момент 980 Нм (при 1300 мин⁻¹) [91]. Технические характеристики специального автомобиля БМ-53229-1 приведены в Приложении А.

1.5. Описание работы специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО в технологическом режиме эксплуатации.

Режимы работы специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО, основные узлы, бортовые системы и их свойства, влияющие на топливную экономичность автомобиля, представлены на рисунке 1.11.

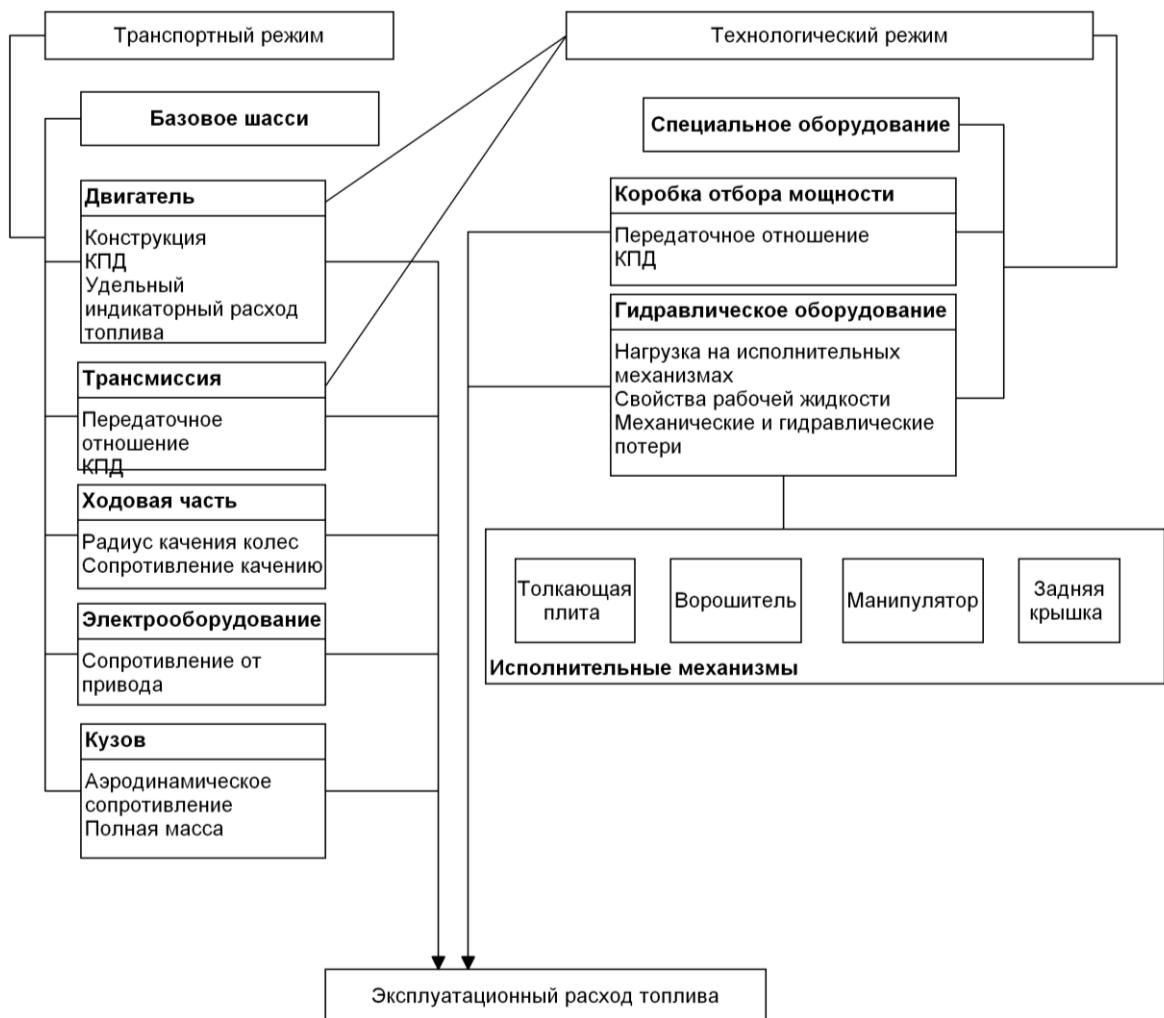


Рисунок 1.11 - Режимы работы специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО.

Транспортный режим обуславливается работой базового шасси для выполнения транспортной работы по перевозке груза.

Технологический режим работы можно разделить на пять основных этапов работы:

1. Подъем/опускание бака с ТКО;
2. Прессование ТКО в кузове;
3. Разгрузка кузова;
4. Открытие заднего борта;
5. Работа системы в режиме холостого хода.

Работа машины в технологическом режиме осуществляется следующим образом. Двигатель работает на постоянных оборотах, коробка передач находится

в нейтральном положении. Оператор включает коробку отбора мощности, которая приводит в действие гидронасос гидравлической системы автомобиля. Коробка отбора мощности управляется дистанционно из кабины водителя с помощью электропневматического клапана.

Оператор автомобиля управляет рычагами гидрораспределителя и приводит в действие исполнительные механизмы. При нейтральном положении рычагов управления гидрораспределителя напорная линия соединена со сливной магистралью и рабочая жидкость (РЖ) из насоса поступает в бак. При перемещении рычагов управления гидрораспределителем, золотники гидрораспределителя переходят в крайние положения, и РЖ под давлением поступает к исполнительным устройствам [43]. На каждом этапе в качестве исполнительного устройства, осуществляющего работу, выступают гидравлические цилиндры двухстороннего действия, отличающиеся геометрическими параметрами.

Процесс загрузки и разгрузки специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО осуществляется следующим образом. Автомобиль подъезжает на контейнерную площадку, на которой установлены заполненные отходами контейнеры. Водитель-оператор устанавливает автомобиль в положение удобное для загрузки контейнеров. Заполненный контейнер фиксируется в загрузочном устройстве, с помощью которого осуществляется подъем и разгрузка контейнера в загрузочный ковш. Из ковша отходы перемещаются уплотняющей плитой в кузов и уплотняются. Для повышения степени уплотнения отходов выталкивающую плиту устанавливают на соответствующем положении от задней крышки и ею поджимают отходы, перемещаемые уплотняющей плитой [31]. Разгрузка отходов происходит при открытой задней крышке с помощью выталкивающей плиты или самосвально при подъеме кузова.

Процессы загрузки, разгрузки, прессования твердых коммунальных отходов зависят, прежде всего, от массы загружаемых отходов. При подъеме перегруженного контейнера с ТКО, усилие, возникающее в гидравлическом цилиндре, возрастает, соответственно увеличивается нагрузка на валу насоса и

коленчатом валу двигателя базового шасси автомобиля. Таким образом, при постоянной частоте вращения двигателя, возрастает подача топлива для преодоления заданной нагрузки. Аналогично расход топлива изменяется при уплотнении и разгрузке отходов в зависимости от массы загружаемых отходов.

Масса загружаемых отходов не влияет на расход топлива при открытии заднего борта и работе системы в режиме холостого хода. Расход топлива при данных операциях принимается постоянным.

Таким образом, необходимо разработать математическую модель, которая связывала бы расход топлива автомобиля с процессами загрузки/разгрузки ТКО, и методику дифференцированного корректирования норм расхода топлива специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО для оптимизации работы и корректного учета горюче-смазочных материалов на АТП.

При работе автомобиля в технологическом режиме задействовано следующее оборудование: двигатель, коробка передач и специальное оборудование. Специальное оборудование включает: коробку отбора мощности, гидравлическое оборудование и исполнительные механизмы. В состав гидравлического оборудования автомобиля входят: гидравлический насос, гидрораспределитель, предохранительные клапаны, гидроцилиндры, фильтры, масляный бак, трубопроводы [43]. В состав исполнительных механизмов входят: манипулятор, толкающая плита, подающая плита, прессующая плита, задняя крышка [2].

Оборудование, задействованное в технологическом режиме эксплуатации, рассмотрено на примере объекта исследования. На автомобиле БМ-53229-1 на базе шасси КамАЗ-65115 установлена десятиступенчатая коробка передач модели 154, состоящей из основной пятиступенчатой коробки передач и переднего двухступенчатого редуктора делителя передач. На правый установочный люк картера коробки передач устанавливается коробка отбора мощности (КОМ). Отбор мощности происходит при стоянке автомобиля.

Гидросистема автомобиля БМ-53229-1 состоит из двух контуров, соединенных с одним баком. Первый контур гидросистемы состоит из насоса,

гидрораспределителей, гидроцилиндров прессующей плиты и подающей плиты, дросселя, предохранительных клапанов. Второй контур гидросистемы состоит из насоса, всасывающего фильтра, крана шарового, гидрораспределителя, гидроцилиндров опрокидывателя с дросселями, гидроцилиндров заднего борта с дросселями и обратным клапаном, гидроцилиндра выталкивающей плиты. Для обеспечения необходимой степени уплотнения мусора в кузове выталкивающая плита оказывает соответствующее сопротивление усилию прессования за счет установки в сливной магистрали гидроклапана давления, настроенного на 0,8 МПа.

Характеристики элементов гидросистемы объекта исследований приведены в Приложении Б [11].

Регулирование оборотов холостого хода в режиме отбора мощности может осуществляться как педалью подачи топлива, так и рычагом регулировки оборотов холостого хода, расположенным на рулевой колонке. Функции рычага регулировки оборотов холостого хода (в отдельных комплектациях автомобилей) могут осуществлять переключатель регулирования холостых оборотов [91]. Также регулирование на некоторых моделях автомобилей может осуществляться с помощью пневматического цилиндра, расположенного под капотом автомобиля.

Выводы по главе 1.

На основе проведенного анализа были сделаны следующие выводы:

1. Повышение эффективности деятельности АТП наиболее действенно и рационально за счет снижения затрат на топливо, которые могут достигать 30% от общего объема эксплуатационных затрат;
2. Исследования, направленные на дифференцированное корректирование действующих норм расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО, являются актуальными;
3. Выбран метод измерения расхода топлива при проведении экспериментальных исследований. На основе проведенного анализа установлено, что весовой (массовый) метод является наиболее предпочтительным. Выбран

объект исследования – наиболее распространенный специальный автомобиль с задней загрузкой БМ-53229-1 на базе шасси КамАЗ-65115.

4. Установлена необходимость разработки математической модели изменения нагрузки на коленчатом валу двигателя специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО и определения закономерности изменения расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО от внешних факторов.

5. Для практического применения результатов исследования необходима разработка методики дифференцированного корректирования норм расхода топлива специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО для оптимизации работы и корректного учета горюче-смазочных материалов на АТП.

ГЛАВА 2. РАЗРАБОТКА МАТЕМАТИЧЕСКОЙ МОДЕЛИ ИЗМЕНЕНИЯ РАСХОДА ТОПЛИВА СПЕЦИАЛЬНОГО АВТОМОБИЛЯ В ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ.

2.1. Цели и задачи математического моделирования.

Целью моделирования процесса расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО является прогнозирование эксплуатационного расхода топлива при совершении технологических операций по загрузке и разгрузке кузова, с учетом массы ТКО и частоты вращения двигателя базового шасси.

При моделировании процесса расхода топлива целесообразно использовать рациональную математическую модель. Рациональные модели (формулы) строго логично вытекают из законов физики, отражают закономерность развития исследуемого явления, объясняют связи с внутренними и внешними факторами. Они носят всеобщий характер и позволяют теоретически исследовать все стороны явления [28].

Задачи разработки математической модели:

- выбор параметров, зависимостей и переменных, характеризующих работу специального оборудования;
- выбор допущений при создании математической модели;
- формализация процессов, происходящих в гидросистеме и двигателе автомобиля, и получение математических соотношений;
- разработка компьютерной программы на основе математической модели;
- проверка адекватности модели реальному объекту.

При моделировании необходимо учитывать следующие параметры:

- Величину нагрузки на исполнительном механизме;
- Время операции;
- Тип двигателя;
- Частота вращения двигателя базового шасси;
- КПД гидравлической системы, гидравлического насоса, гидропривода;

- Геометрические характеристики гидросистемы и исполнительных механизмов;
- Температуру рабочей жидкости;
- Пространственное положение загрузочного устройства.

На следующем этапе необходимо выбрать подход и математическое описание модели, наиболее полно удовлетворяющее заданным требованиям.

2.2. Выбор и обоснование подхода к математическому моделированию.

Система привода специального оборудования автомобиля для сбора и транспортирования ТКО состоит из набора взаимосвязанных элементов. Поэтому математическая модель такой системы должна отражать как динамику функционирования отдельных элементов, так и системы в целом [84].

Модель изменения расхода топлива специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО в технологическом режиме эксплуатации была представлена совокупностью работы двух подсистем (рисунок 2.1):

- подсистема «двигатель внутреннего сгорания – гидравлический насос» (позиции 1-4, рисунок 2.1);
- подсистема «гидравлический насос – гидроцилиндр» (позиции 4-6, рисунок 2.1).

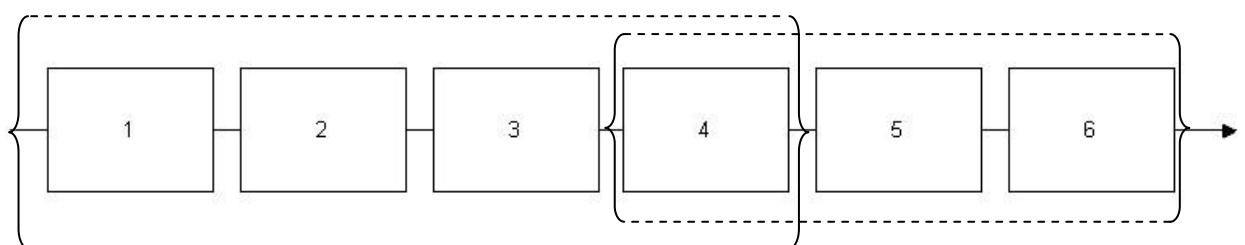


Рисунок 2.1 - Структурная схема модели

1 – двигатель, 2 – коробка передач, 3 – коробка отбора мощности, 4 – гидравлический насос, 5 – гидораспределитель, 6 – гидроцилиндр.

Двигатель внутреннего сгорания (1) через коробку передач (2) и коробку отбора мощности (3) приводит в движение вал гидравлического насоса (4). Насос нагнетает рабочую жидкость в гидораспределитель (5). Жидкость под давлением

поступает в рабочий гидроцилиндр (6). В случае, когда одновременно работают несколько гидроцилиндров, поток жидкости делится.

Для каждого элемента структурной схемы модели необходимо составить математическое описание.

Подсистему «гидравлический насос – гидроцилиндр» необходимо рассматривать как гидропривод, состоящий из элементов: гидравлический насос, гидрораспределитель, гидроцилиндр. На сегодняшний день математическое моделирование гидроприводов и процессов, протекающих в них, широко разработано исследователями.

Каждый ученый балансирует между стремлением учесть большинство факторов и физических процессов, протекающих в гидроприводе, и минимального усложнения модели. Для снижения количества допущений, моделирование процессов, происходящих в исследуемом гидроприводе, целесообразно строить на основе законов сохранения массы, энергии и количества движений [69, 81].

К самым простым относятся модели гидропривода, для которых характерны следующие допущения:

- жидкость несжимаема;
- течение жидкости рассматривается как одномерное и квазистационарное;
- температура РЖ постоянна, т.е. процесс изотермический;
- приведенная масса постоянна;

Подобные модели рассмотрены в работах Б.Ф. Гликмана, Э. Льюиса и В.Н. Прокофьева [12, 73, 39].

Работа специального оборудования автомобиля в реальных условиях эксплуатации осуществляется при постоянном изменении температуры окружающего воздуха, и, соответственно, температуры рабочей жидкости. Таким образом, допущение о постоянстве температуры РЖ при моделировании системы «гидравлический насос-гидроцилиндр» принимать нельзя.

Согласно подходу, рассматриваемому в работах Подчуфарова Б.М., Подчуфарова Ю.Б. и др. [12, 68, 69, 67], гидравлическая жидкость считается сжимаемой в сосредоточенном объеме (обычно в гидродвигателе). Также отличие подхода Подчуфарова Б.М. и Подчуфарова Ю.Б. от более простых – это учет изменения энтропии (температуры) жидкости. Если теплота к жидкости на границах и в объеме не подводится (как, например, в гидросистеме исследуемого автомобиля), то учет изменения энтропии позволит определить распределение температуры в поле давления.

В более сложных моделях учитываются волновые процессы в трубопроводах. Решение подобных задач подробно рассмотрено в работах Б.Ф. Гликмана, С.К. Годунова, В.А. Федорца [12, 15, 83].

Для математического моделирования гидропривода специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО достаточно считать жидкость сжимаемой в сосредоточенном объеме, т.к. в задачи не входит изучение гидравлических ударов, скорости открытия/закрытия клапанов, поэтому значительно усложнять модель учетом волновых процессов нет необходимости.

Разработанная математическая модель позволит прогнозировать изменение давления, температуры и плотности РЖ в зависимости от режима работы специального оборудования, массы поднимаемого груза и пространственного положения манипулятора.

В модели приняты следующие допущения: жидкость сжимаема в сосредоточенном объеме, течение жидкости квазистационарное в рассматриваемом объеме, химический состав взаимодействующих веществ и материалов гидросистемы постоянен, изменение температуры учитывается для каждого замкнутого объема отдельно (т.е. при постоянном объеме), процесс подачи РЖ происходит практически мгновенно, воздействием волновых явлений в трубопроводах пренебрегаем, подача насоса постоянна.

При моделировании подсистемы «двигатель внутреннего сгорания – гидравлический насос» был выбран подход построения топливной характеристики автомобиля с помощью многопараметровой характеристики

двигателя (МПХ) [65, 3, 87]. Данный подход основывается на следующем. При моделировании подсистемы «гидравлический насос – гидроцилиндр» определяется зависимость мощности N_h , необходимой для работы специального оборудования, от нагрузки на штоке гидроцилиндра (массы поднимаемых отходов). Кроме того, известны передаточные числа привода насоса от коленчатого вала двигателя $\eta_{\text{пр}}$ и рабочая частота вращения двигателя n . Тогда для ряда выбранных значений массы поднимаемых отходов можно определить мощность двигателя N_h :

$$N_h = N_{\text{насос}} / \eta_{\text{пр}} \quad (2.1)$$

По этим данным находятся на МПХ двигателя (в координатах M_e - n) соответствующие точки пересечения ординаты частоты вращения с линиями постоянной мощности или вычисляется крутящий момент, исходя из полученных значений мощности и частоты вращения. Таким образом, получается характеристика момента сопротивления потребителя, приведенного к валу двигателя. Пересечение этой характеристики с линиями постоянных удельных расходов топлива позволяет построить зависимости $g_e=f_1(m_o)$ и $G_t=f_2(m_o)$. Затем с учетом плотности топлива (ρ_t) и времени работы специального оборудования ($t_{\text{техн}}$) строится зависимость расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации $Q_{\text{техн}}$ от массы загружаемых отходов (m_o), т. е. $Q_{\text{техн}}=f_3(m_o)$ в литрах.

На рисунке 2.2 показан способ определения удельного расхода топлива g_e на примере многопараметровой характеристики дизеля КамАЗ-740. Анализируя изменения g_e , можно отметить, что снижение нагрузки на коленчатом валу двигателя при всех частотах вращения приводит к возрастанию удельного расхода топлива. Степень возрастания расхода зависит от частоты вращения двигателя. На высоких и низких оборотах наблюдается ухудшение топливной экономичности. Существует область минимальных расходов топлива, к которой и следует стремиться при исследовании процесса расхода топлива.

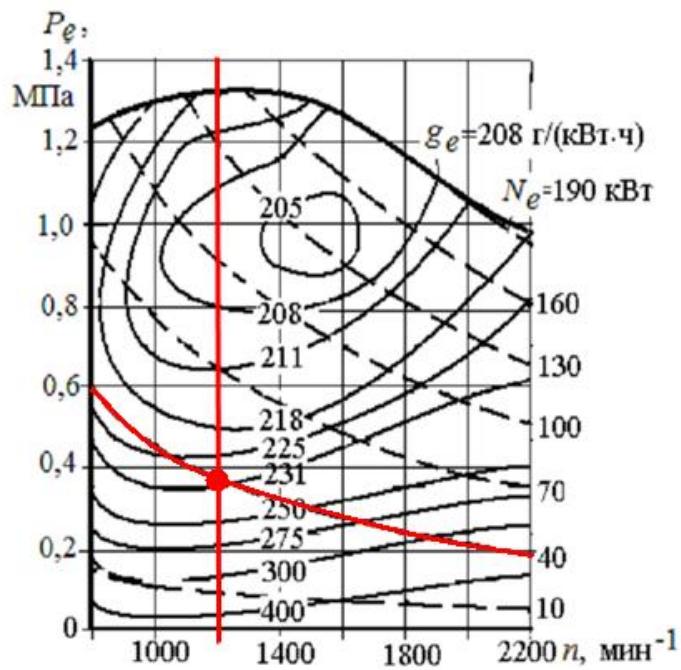


Рисунок 2.2 - Определение удельного расхода топлива g_e по многопараметровой характеристики дизельного двигателя КамАЗ – 740.

В модели приняты следующие допущения: частота вращения двигателя постоянна; двигатель полностью исправен и прогрет до рабочих температур; процессы, протекающие в системе топливоподачи, рассматриваются как изотермические; теплообмен с окружающей средой не учитывается.

Рассматриваемый подход удовлетворяет требованиям данного исследования и позволяет полностью решить поставленные задачи. Применение более сложных подходов, учитывающих газодинамические и гидромеханические процессы в двигателе [84], не целесообразно, ввиду неоправданно больших трудозатрат при моделировании.

Далее необходимо провести математическое моделирование работы рассмотренных подсистем.

2.3. Математическое моделирование подсистемы «гидравлический насос – гидроцилиндр».

2.3.1. Расчет гидравлического привода автомобиля.

Подсистему «гидравлический насос – гидроцилиндр» необходимо рассматривать как гидропривод, состоящий из элементов: гидравлический насос, гидрораспределитель, гидроцилиндр.

Математическое описание функционирования насоса состоит из двух подсистем уравнений [68]:

а) подсистема, описывающая изменение состояния рабочего тела, включает [43]:

- уравнение скорости изменения плотности (удельного объема) рабочего тела;
- уравнение скорости изменения давления рабочего тела;
- скорость изменения температуры получена с помощью уравнения состояния Ван-дер-Ваальса;

б) подсистема, описывающая движение твердых звеньев, включает [72]:

- уравнение перемещения поршня насоса [72]:

$$X_n = \frac{D}{2} \cdot \sin(\gamma) \cdot (1 - \cos(\beta)), \quad (2.2)$$

- уравнение скорости поршня насоса [72]:

$$V_n = \Omega \cdot \frac{D}{2} \cdot \sin(\gamma) \cdot \sin(\beta), \quad (2.3)$$

где X_n – координата перемещения поршня насоса, м;

V_n – скорость перемещения поршня насоса, м/с;

D – диаметр диска насоса, м;

Ω - угловая скорость вращения вала насоса, м/с;

γ - угол наклона диска, град;

β - угол поворота диска, град.

Математическое описание функционирования гидроцилиндров аналогично по структуре описанию насоса и состоит из двух подсистем уравнений [72]:

а) подсистема, описывающая изменение состояния рабочего тела, включает [43]:

- уравнение скорости изменения плотности (удельного объема) рабочего тела;
- уравнение скорости изменения давления рабочего тела;

- скорость изменения температуры получена с помощью уравнения состояния Ван-дер-Ваальса.

б) подсистема, описывающая движение твердых звеньев, включает [68]:

- уравнение движения поршня гидроцилиндра

$$\frac{dV_g}{dt} = \frac{1}{m_p} \cdot (S_p \cdot \Delta p - R_n - \nu \cdot V_g), \quad (2.4)$$

- уравнение координаты перемещения поршня гидроцилиндра

$$\frac{dX_g}{dt} = V_g, \quad (2.5)$$

где X_g – координата перемещения поршня гидроцилиндра, м;

V_g – скорость перемещения поршня гидроцилиндра, м/с;

m_p – масса штока с поршнем гидроцилиндра, кг;

S_p – площадь поршня, м^2 ;

R_n – нагрузка на штоке, Н;

ν – коэффициент трения;

Δp – перепад давлений в левой и правой полости (относительно поршня) гидроцилиндра, Па.

Гидрораспределитель не имеет подвижных частей, представляет собой проточную полость постоянного объема, поэтому математическое описание его функционирования базируется только на изменении состояния рабочего тела [43].

Нагрузку на штоке гидроцилиндра R_n следует задавать с учетом пространственного положения подъемного устройства, поэтому необходимо произвести расчет пространственного положения загрузочного портала автомобиля.

2.3.2. Расчет пространственного положения подъемного устройства специального автомобиля.

Расчет пространственного положения подъемного устройства проводится с целью определения изменения мгновенного расхода топлива при подъеме

контейнера с ТКО. На рисунке 2.3 представлена кинематическая схема подъемного устройства специального автомобиля с задней загрузкой БМ-53229-1.

Подъемное устройство является сложной механической системой, поэтому определение реакций связей с помощью уравнений равновесия является, слишком громоздким и малопригодным.

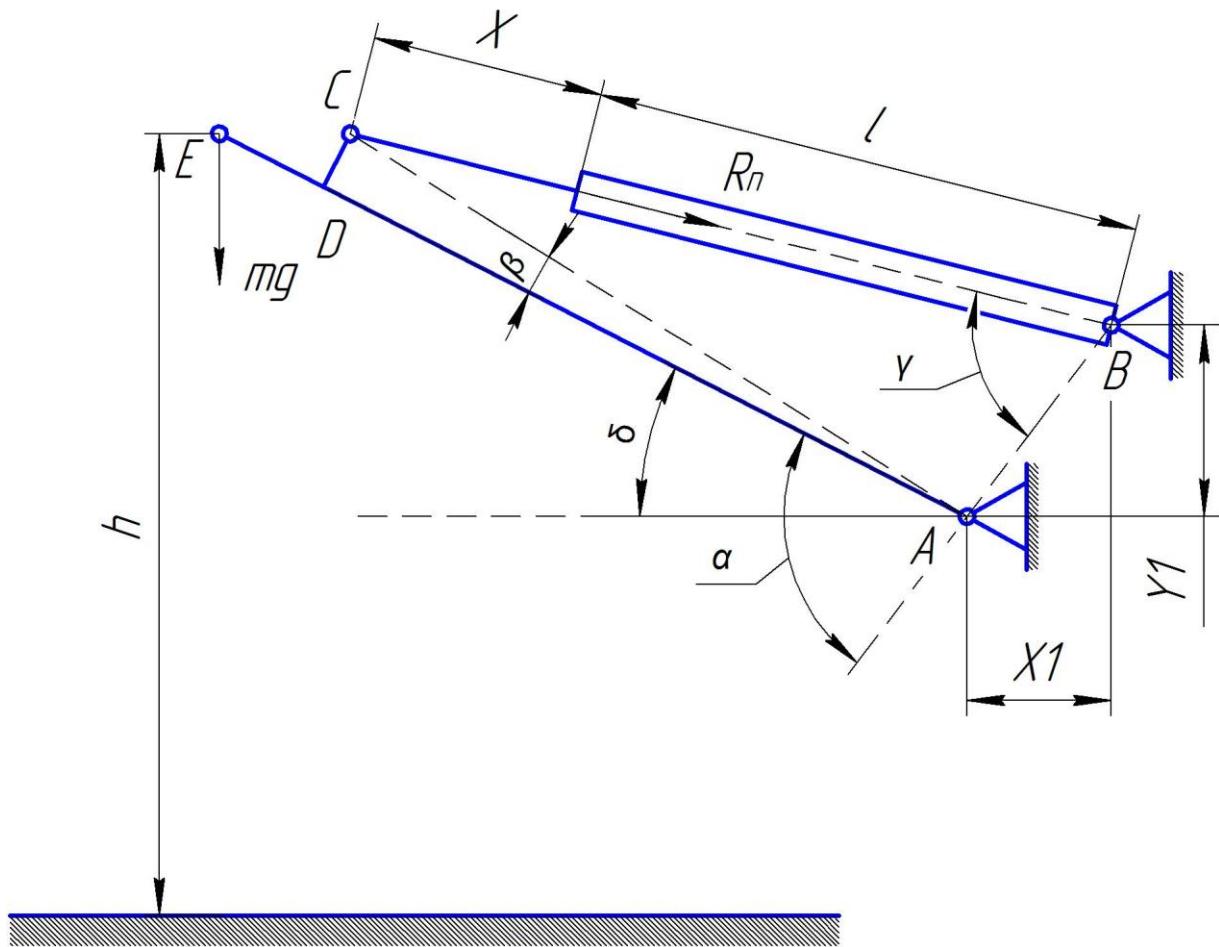


Рисунок 2.3 - Расчетная схема подъемного устройства специального автомобиля БМ-53229-1.

В данном случае целесообразнее использовать принцип возможных перемещений, согласно которому условием равновесия системы сил, приложенных к подъемному устройству, подчиненному стационарным двусторонним и идеальным связям, заключается в равенстве нулю суммы элементарных работ нагрузки на штоке гидроцилиндра излома стрелы и веса груза на любом возможном перемещении системы из рассматриваемого положения [1]:

$$m \cdot g \cdot dh + R_n \cdot dx = 0, \quad (2.6)$$

где R_n – сила, действующая на шток гидроцилиндра, Н;

dx – возможное перемещение поршня гидроцилиндра порталой загрузки,

м;

m – масса контейнера с ТКО, кг;

g – ускорение свободного падения, м/с²;

dh – возможное перемещение контейнера с ТКО, м.

Тогда из формулы (2.6), масса контейнера с ТКО будет равна:

$$m = -\frac{R_n \cdot dx}{g \cdot dh}, \quad (2.7)$$

Для того, чтобы связать возможное перемещение поршня гидроцилиндра dx с возможным углом перемещения портала, необходимо воспользоваться теоремой косинусов:

$$AC^2 = (x + L)^2 + AB^2 - 2(x + L)AB \cos \gamma, \quad (2.8)$$

где x – перемещение штока гидроцилиндра порталой загрузки, м;

L – длина гидроцилиндра порталой загрузки, м;

γ – угол между осью гидроцилиндра и прямой, соединяющей точки крепления рамы портала и гидроцилиндра к кузову, град.

AB является гипотенузой в прямоугольном треугольнике AOB и находится как квадратный корень из суммы квадратов катетов:

$$AB = \sqrt{X_1^2 + Y_1^2}, \quad (2.9)$$

где X_1 , Y_1 – расстояние между точками крепления рамы портала и гидроцилиндра порталой загрузки к кузову, м;

Аналогично, из треугольника ACD находим расстояние между креплением портала к кузову и шарниром гидроцилиндра AC и угол β :

$$AC = \sqrt{AD^2 + CD^2}, \quad (2.10)$$

$$\beta = \arctg \frac{CD}{AD}, \quad (2.11)$$

Преобразовав уравнение (2.8):

$$2(x + L)AB \cos \gamma = (x + L)^2 + AB^2 - AC^2, \quad (2.12)$$

Отобразив оси гидроцилиндра портальной загрузки и портала на прямую AB , получается соотношение:

$$(x + L)\cos \gamma = AB + AC \cos(\alpha + \beta), \quad (2.13)$$

Подставляя выражение (2.13) в (2.12):

$$2AB[AB + AC \cos(\alpha + \beta)] = (x + L)^2 + AB^2 - AC^2, \quad (2.14)$$

Полученное уравнение (2.14) записывается в дифференциалах относительно x и α :

$$-2AB \cdot AC \sin(\alpha + \beta) d\alpha = 2(x + L)dx, \quad (2.15)$$

Таким образом, перемещение поршня гидроцилиндра dx можно найти по формуле:

$$dx = -\frac{AB \cdot AC \sin(\alpha + \beta)}{x + L} d\alpha, \quad (2.16)$$

Необходимо связать возможное перемещение контейнера dh с возможным углом перемещения портала $d\alpha$:

$$dh = AE \cos \delta d\delta, \quad (2.17)$$

Поскольку $d\delta = d\alpha$, равенство (2.17) можно записать в следующем виде:

$$dh = AE \cos \delta d\alpha, \quad (2.18)$$

Подставляя полученные соотношения в формулу (2.7), массу контейнера с ТКО можно определить из выражения:

$$mgAE \cos \delta d\alpha = R_n \frac{AB \cdot AC \sin(\alpha + \beta)}{x + L} d\alpha, \quad (2.19)$$

Таким образом, массу контейнера с ТКО при подъеме можно определить по формуле:

$$m = R_n \frac{AB \cdot AC \sin(\alpha + \beta)}{AE \cos \delta(x + L)g}, \quad (2.20)$$

Определить нагрузку на штоке гидроцилиндра в зависимости от пространственного положения портала можно из уравнения (2.20):

$$R_n = \frac{m \cdot AE \cos \delta(x + L)g}{AB \cdot AC \sin(\alpha + \beta)}, \quad (2.21)$$

Коэффициент $k_{\text{ман}}$ можно представить в виде отношения геометрических характеристик подъемного устройства (формула 2.21). Таким образом, выражение 2.21 можно представить в виде:

$$R_n = k_{\text{ман}} \cdot m \cdot g \quad (2.22)$$

Давление в штоковой полости гидроцилиндра портальной загрузки p_1 можно представить в виде:

$$p_1 = \frac{R_n}{S_{\text{п}} - S_{\text{шт}}}, \quad (2.23)$$

где $S_{\text{п}}$ - площадь поршня гидроцилиндра, м^2 ;

$S_{\text{шт}}$ - площадь штока гидроцилиндра, м^2 .

Подставляя уравнение (2.22) в (2.23), можно определить зависимость давления в штоковой полости гидроцилиндра от массы контейнера с ТКО в любой момент времени:

$$p_1 = \frac{k_{\text{ман}} \cdot m \cdot g}{S_{\text{п}} - S_{\text{шт}}}, \quad (2.24)$$

В разработанной математической модели моделирование динамики подсистемы «двигатель внутреннего сгорания – гидравлический насос» не проводилось. Таким образом, для определения влияния внешних факторов на расход топлива, модель необходимо дополнить соответствующим расчетом.

2.4. Математическое моделирование подсистемы «двигатель внутреннего сгорания – гидравлический насос».

При разработке математической модели расхода топлива должны быть использованы основные теоретические зависимости из теории двигателей и экспериментальные многопараметровые характеристики по конкретному двигателю [72].

Для расчета часового расхода топлива необходимо удельный расход топлива g_e умножить на мощность N_h [14]:

$$G_T = \frac{N_h \cdot g_e}{\rho_{\text{топл}}} \cdot 10^{-3} \quad (2.25)$$

где G_T – часовой расход топлива при выполнении работ в технологическом режиме эксплуатации, л/ч; g_e - удельный расход топлива, кг/(кВт*ч); N_h - нагрузка на коленчатом валу двигателя, кВт; $\rho_{топл}$ - плотность топлива, кг/м³.

При моделировании подсистемы «двигатель внутреннего сгорания – гидравлический насос», мощность двигателя необходимая для перемещения рабочего гидроцилиндра и подъема груза массой m_o :

$$N_h = \frac{p_1 \cdot Q}{\eta_{пр} \cdot \eta_h \cdot \eta_{гс}} \quad (2.26)$$

где $\eta_{пр}$ – объемный КПД привода насоса от двигателя через коробку передач и коробку отбора мощности; $\eta_{гс}$ – объемный КПД гидросистемы; η_h - объемный КПД насоса; Q - подача насоса, м³/сек.

Подача насоса рассчитывается [6]:

$$Q = V_0 \cdot n_h = V_0 \cdot n_{дв} \cdot z_{дв-н}, \quad (2.27)$$

где V_0 - рабочий объем насоса, м³, n_h – частота вращения вала насоса, сек⁻¹; $n_{дв}$ - частота вращения двигателя базового шасси, сек⁻¹; $z_{дв-н}$ - передаточное отношение от двигателя к насосу.

Таким образом, нагрузка на двигателе базового шасси будет определяться исходя из формул (2.24) и (2.26):

$$N_h = \frac{\mathbf{m} \cdot \mathbf{n}_{дв} \cdot g \cdot V_0 \cdot z_{дв-н} \cdot k_{ман}}{(S_{п} - S_{шт}) \cdot \eta_{пр} \cdot \eta_h \cdot \eta_{гс}} \cdot 10^{-3} \quad (2.28)$$

По МПХ исследуемого двигателя определяется удельный расход топлива g_e при заданной частоте вращения двигателя и рассчитанной нагрузке.

Количество фактически израсходованного топлива при загрузке контейнера с ТКО определяется по формуле:

$$Q_{техн}^{заг} = \frac{g_e \cdot N_h}{\rho_{топл}} \cdot t_{заг} \cdot 10^{-3} \quad (2.29)$$

где $Q_{\text{техн}}^{\text{заг}}$ - количество израсходованного топлива при загрузке контейнера с ТКО, л; $t_{\text{заг}}$ - время загрузки контейнера с ТКО, ч.

Время работы автомобиля в технологическом режиме можно представить как суммарное время выполнения каждой технологической операции

$$t_{\text{техн}} = t_{\text{заг}} + t_{\text{п.з.заг}} + t_{\text{раз}} + t_{\text{пресс}} \quad (2.30)$$

где $t_{\text{заг}}$ - среднее время операции по загрузке кузова, ч; $t_{\text{п.з.заг}}$ - время на подготовительно-заключительные операции по захвату контейнера, ч; $t_{\text{раз}}$ - среднее время операции по разгрузке кузова, ч; $t_{\text{пресс}}$ - среднее время операции прессования отходов, ч.

Анализ продолжительности рабочего цикла позволяет выделить основную операцию рабочего цикла машины в технологическом режиме эксплуатации: $t_{\text{заг}}$ – продолжительность загрузки контейнера в кузов. Остальные операции цикла являются вспомогательными, имеют вероятностный характер и могут быть учтены в виде коэффициента [34].

Продолжительность подготовительно заключительных операций при загрузке контейнера и разгрузке кузова может быть учтена коэффициентом вспомогательных операций $K_{\text{всп.заг.}}$. Этот коэффициент следует отнести к операции загрузки кузова $t_{\text{заг}}$. Величина коэффициента $K_{\text{всп.заг.}}$ устанавливается на основании анализа суммарного времени рабочего цикла машины [34].

Математическую модель предлагается представить в виде новой зависимости изменения расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО от массы загружаемых отходов и оборотов двигателя базового шасси.

$$Q_{\text{техн}} = \sum_{i=1}^k \frac{\mathbf{m}_i \cdot \mathbf{n}_{\text{дв}}^i \cdot g \cdot V_0 \cdot z_{\text{дв-н}} \cdot g_e \cdot k_{\text{ман}} \cdot t_{\text{заг}}^i}{(S_{\text{п}} - S_{\text{шт}}) \cdot \eta_{\text{пр}} \cdot \eta_{\text{н}} \cdot \eta_{\text{гс}} \cdot \rho_{\text{топл}} \cdot 10^6} \cdot K_{\text{всп.оп}} \quad (2.31)$$

где $Q_{\text{техн}}$ – норма расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации, л; k – количество загруженных контейнеров с ТКО; $K_{\text{всп.оп}}$ – коэффициент,

учитывающий вспомогательные операции при загрузке кузова специального автомобиля.

Полученную модель предлагается использовать в качестве расчетной при определении нормы расхода топлива за рейс на автотранспортном предприятии.

2.5. Разработка компьютерной программы.

На основе полученных математических зависимостей создано программное обеспечение на языке программирования TurboPascal 7.0.

Программа расчета системы привода специального оборудования имеет модульную структуру и состоит из 6 модулей, которые содержат исходные данные для расчета, описание процедур и функций, уравнения, описывающие работу подсистем «двигатель внутреннего сгорания – гидравлический насос» и «гидравлический насос - гидроцилиндр», алгоритмы расчета вспомогательных величин. Дифференциальные уравнения гидравлики решаются методом Рунге-Кutta.

После запуска программы на экран выводятся следующие параметры: p_1 , n , T отдельно для каждого замкнутого объема (рабочие полости насоса, гидрораспределитель, рабочие полости гидроцилиндров) и значения оборотов насоса и двигателя базового шасси, а также фактический расход топлива.

Открытие и закрытие золотников, соединяющих гидрораспределитель и гидроцилиндры, производится с помощью специальных алгоритмов, имитирующих различные режимы работы. Также в программе задан закон нагружения гидроцилиндров.

Шаг расчета задается вручную, чем меньше шаг, тем, соответственно дольше продолжительность расчетов. Был выбран шаг $1 \cdot 10^{-5}$ с, при этом длительность расчета полного выдвижения штока одного гидроцилиндра занимала около 30 минут на компьютере с процессором частотой 2 ГГц. Результаты расчетов сохранялись в текстовом файле REZ.dat, который удобно анализировать с помощью программы MathCAD.

Выводы по главе 2

1. Выбраны параметры и математические зависимости, характеризующие изменение расхода топлива специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО при работе специального оборудования.
2. Разработана математическая модель изменения расхода топлива специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО в технологическом режиме эксплуатации, в которой впервые учтены факторы: масса груза и обороты двигателя базового шасси. Модель позволяет определять расход топлива в технологическом режиме эксплуатации специальных автомобилей.
3. На основе математической модели создана компьютерная программа.

ГЛАВА 3. МЕТОДИКА ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ.

3.1. Общая методика экспериментальных исследований.

3.1.1. Цели и задачи экспериментальных исследований.

Цель экспериментальных исследований – это проверка адекватности математической модели реальному объекту, а также определение численных значений параметров математической модели.

Задачами экспериментальных исследований являются:

1. Оценка влияния факторов на расход топлива в технологическом режиме эксплуатации;
2. Проверка закономерностей влияния работы исполнительных механизмов на расход топлива специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО в технологическом режиме эксплуатации;
3. Оценка численных значений параметров математической модели.

3.1.2. Методы экспериментальных исследований.

Для получения опытных данных проводился активный натурный эксперимент. При нем, исследователь управляет уровнем независимых переменных (факторов) и изучают непосредственно объект исследований [28].

Таким образом, при подготовке эксперимента необходимо:

1. Разработать план эксперимента;
2. Определить число уровней каждого фактора, при которых изменяется параметр оптимизации;
3. Составить матрицу плана эксперимента и определить количество измерений в каждой точке матрицы;
4. Определить перечень необходимого оборудования и оценить погрешность измерений;
5. Выбрать методики обработки результатов натурных испытаний.

На основе активного натурного эксперимента решались задачи 1-3.

3.2. Анализ факторов, влияющих на расход топлива специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО при работе в технологическом режиме эксплуатации.

Анализ литературных источников и ранее выполненных исследований позволил сформировать перечень факторов, оказывающих влияние на расход топлива специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО в технологическом режиме эксплуатации: масса загружаемых отходов – X_1 [20, 26]; частота вращения двигателя базового шасси – X_2 [88]; температура рабочей жидкости – X_3 [43]; техническое состояние систем и оборудования автомобиля – X_4 [9]; природно-климатические условия – X_5 [29, 30].

Факторы X_1 и X_2 – управляемые, таким образом, воздействуя на них можно добиться изменения фактического расхода топлива при работе автомобиля в технологическом режиме эксплуатации. На сегодняшний день на большинстве автотранспортных предприятий действует система планово-предупредительного ремонта, это подразумевает, что автомобиль, выезжая на линию, полностью исправен. Следовательно, фактор X_4 – не будет оказывать влияния на расход топлива при эксплуатации. Даже при эксплуатации в зимний период, гидравлическая система специального автомобиля прогревается до рабочей температуры уже при загрузке первых двух контейнеров с ТКО, соответственно, существенного влияния на расход топлива при работе в технологическом режиме фактор X_3 оказывать не будет. Таким образом, эксперимент целесообразно проводить при прогретой гидравлической системе до рабочей температуры. Природно-климатические условия (X_5) – неуправляемый фактор, но он оказывает значительное влияние на процесс смесеобразования в двигателе базового шасси. Поэтому данный фактор необходимо учитывать при расчете норм расхода топлива на предприятии.

До начала планирования эксперимента необходимо выбрать область определения факторов, т.е. верхний и нижний пределы изменения каждого фактора при работе специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО в технологическом режиме эксплуатации. Далее в области определения

выделить локальную подобласть для планирования эксперимента на реальном объекте. Выбор этой подобласти состоит из выбора основного уровня и выбора интервалов варьирования [1].

Частота вращения двигателя (X_2) имеет область определения от 600 до 2200 об/мин. Нижняя граница обусловлена оборотами холостого хода двигателя, а верхняя – режимом номинальной мощности. Для проведения экспериментальных исследований границы локальной подобласти определялась из условия возможности функционирования гидравлической системы специального автомобиля в нормальном режиме. Данному условию соответствует частота вращения двигателя от 1200 до 1600 об/мин. Нулевое значение было принято – 1400 об/мин.

Область определения массы поднимаемого груза (X_1) лежит в диапазоне от 500 кг до 3000 кг. Верхняя граница обусловлена грузоподъемностью погрузочного оборудования и является предельно допустимой массой поднимаемого груза [79]. Нижняя граница обусловлена массой пустого контейнера. При выборе локальной подобласти для натурных исследований верхний предел выбирался с учетом объема поднимаемого контейнера и максимальной плотности ТКО [66] и составил 2000 кг. В качестве нулевого уровня был выбран центр подобласти – 1250 кг.

Информация по управляемым факторам X_1 и X_2 для реальных условий эксплуатации (область определения) и для экспериментальных исследований (подобласть определения) представлена в Таблице 3.1.

Таблица 3.1 - Области и подобласти определения факторов.

Фактор	Область определения		Подобласть определения	
	Нижний предел	Верхний предел	Нулевой уровень	Интервал варьирования
Частота вращения двигателя базового шасси (X_1)	600 об/мин	2200 об/мин	1400 об/мин	±200 об/мин
Масса груза (X_2)	500 кг	3000 кг	1250 кг	±750 кг

Оба фактора независимы, т.к. существует возможность установки каждого фактора на любой уровень вне зависимости от уровней других факторов и

совместимы, т.е. их комбинации осуществимы и безопасны. Таким образом, выполняются основные требования к совокупности факторов при планировании эксперимента.

3.3. Методика планирования эксперимента.

Была принята гипотеза о том, что выходная величина имеет линейную зависимость от факторов, т.е. уравнение регрессии двухфакторной модели будет иметь вид:

$$Y = f(X_1, X_2) = a_0 + a_1 \cdot X_1 + a_2 \cdot X_2 \quad (3.1)$$

где a_0, a_1, a_2 – параметры линейного уравнения; X_1, X_2 – факторы, влияющие на значение величины Y

Для оценки параметров линейного уравнения множественной регрессии необходимо перейти к уравнению в стандартизованном масштабе.

Представляем переменные Y, X_1 и X_2 как центрированные и нормированные, т.е. выраженные как отклонения от средних величин, деленные на стандартное отклонение [21, 22]:

$$x_1 = \frac{X_{1i} - \bar{X}_1}{\sigma_{X_1}} ; x_2 = \frac{X_{2i} - \bar{X}_2}{\sigma_{X_2}} ; y = \frac{Y_i - \bar{Y}}{\sigma_Y} \quad (3.2)$$

Тогда уравнение множественной регрессии примет вид [21, 22]:

$$y = \beta_1 \cdot x_1 + \beta_2 \cdot x_2 \quad (3.3)$$

где β_1 и β_2 – стандартизованные коэффициенты регрессии (бета коэффициенты)

Уравнение 3.3 не имеет свободного члена, поскольку все переменные выражены через отклонения от средних величин, а, как известно:

$$a_0 = \bar{Y} - a_1 \cdot \bar{X}_1 - a_2 \cdot \bar{X}_2 \quad (3.4)$$

Стандартизованные коэффициенты находятся методом наименьших квадратов [21]:

$$\sum_{i=1}^m (y_i - \hat{y}_i)^2 \rightarrow \min \quad (3.5)$$

Или

$$\sum_{i=1}^m [(y_i - (\beta_1 \cdot x_1 + \beta_2 \cdot x_2))^2] \rightarrow \min, \quad (3.6)$$

где m – количество опытных точек.

Точка минимума находится из системы уравнений [40]:

$$\begin{cases} \frac{\partial f}{\partial \beta_1} = 0; \\ \frac{\partial f}{\partial \beta_2} = 0 \end{cases} \quad (3.7)$$

Получаем систему нормальных уравнений, решение которых дает значения параметров уравнения множественной регрессии [40]:

$$\begin{cases} \sum_{i=1}^m y_i x_1 - \beta_1 \sum_{i=1}^m x_1 x_1 - \beta_2 \sum_{i=1}^m x_1 x_2 = 0 \\ \sum_{i=1}^m y_i x_2 - \beta_1 \sum_{i=1}^m x_1 x_2 - \beta_2 \sum_{i=1}^m x_2 x_2 = 0 \end{cases} \quad (3.8)$$

Тогда параметры β_1 и β_2 уравнения множественной регрессии определяются по формулам Крамера [51]:

$$\beta_1 = \frac{\Delta_{\beta_1}}{\Delta}; \quad \beta_2 = \frac{\Delta_{\beta_2}}{\Delta} \quad (3.9)$$

Далее необходимо проверить значимость каждого из найденных параметров β_1 и β_2 . С этой целью может использоваться t -статистика Стьюдента, опытное значение которой вычисляется по формуле [40]:

$$t_{\beta_i}^{\text{оп}} = \frac{\beta_i}{m_{\beta_i}}, \quad (i = 0, 1, \dots, n) \quad (3.10)$$

где m_{β_i} - среднеквадратическая ошибка коэффициента β_i [40].

$$m_{\beta_i} = \frac{\sigma_y \sqrt{1 - R_{yx_1x_2}^2}}{\sigma_{x_i} \sqrt{1 - R_{x_ix_1x_2}^2}} \cdot \frac{1}{\sqrt{m - n - 1}} \quad (3.11)$$

где σ_y - среднее квадратичное отклонение для значений переменной y ; σ_{x_i} - среднее квадратичное отклонение для значений x_i ; $R_{yx_1x_2}^2$ - коэффициент множественной детерминации для уравнения регрессии в целом; $R_{x_ix_1x_2}^2$ - коэффициент множественной детерминации, характеризующий зависимость между фактором x_i и остальными факторами уравнения регрессии.

Опытное значение критерия $t_{\beta_i}^{\text{оп}}$ необходимо сравнить с его критическим значением - точкой распределения Стьюдента $t_{kp}(a, k)$ при заданном уровне значимости a и числе степеней свободы $k=m-n-1$. Значение уровня значимости было принято $a=0,05$ [13].

Гипотеза о значимости коэффициента β_i не отвергается если $t_{\beta_i}^{\text{оп}} > t_{kp}$, а соответствующий фактор x_i остается в уравнении.

От стандартизованной регрессии можно перейти к уравнению регрессии в натуральном масштабе, то есть получить уравнение регрессии:

$$Y = a_0 + a_1 \cdot X_1 + a_2 \cdot X_2 \quad (3.12)$$

Коэффициенты регрессии в натуральном масштабе находятся на основе β -коэффициентов [21, 22]:

$$a_1 = \beta_1 \frac{\sigma_0}{\sigma_1}; \quad a_2 = \beta_2 \frac{\sigma_0}{\sigma_2}, \quad (3.13)$$

где $\sigma_0 = \sigma_Y$, $\sigma_1 = \sigma_{X_1}$, $\sigma_2 = \sigma_{X_2}$

Далее необходимо проверить адекватность найденного уравнения регрессии опытным данным. Для проверки значимости уравнения регрессии в целом можно использовать F -статистику Фишера. Опытное значение $F_{\text{оп}}$ вычисляется по формуле [22]:

$$F_{\text{оп}} = \left(\sum_{i=1}^m [f(X_{i1}, X_{i2}) - \bar{Y}]^2 / \sum_{i=1}^m [Y_i - f(X_{i1}, X_{i2})]^2 \right) \frac{(m-n-1)}{n}$$
(3.14)

где \bar{Y} - среднее опытных значений случайной величины Y .

Полученное значение сравнивается с критическим значением $F_{kp}(a; (m-n-1); n)$ критерия Фишера. Уравнение регрессии в целом считается значимым в случае выполнения неравенства $F_{\text{оп}} > F_{kp}$. В противном случае считают, что уравнением нельзя пользоваться как основанием для принятия решений.

Проверка уравнения регрессии на адекватность производится по средней ошибке аппроксимации $\bar{\varepsilon}$.

$$\bar{\varepsilon} = \frac{1}{m} \sum_{i=1}^m \frac{|Y_i - f(X_{i1}, X_{i2})|}{Y_i} \cdot 100\%$$
(3.15)

Уравнение регрессии считается адекватным, если средняя ошибка аппроксимации не превышает 12...15% [28].

3.4. Оборудование для проведения экспериментальных исследований

Оборудование, необходимое для проведения эксперимента можно разделить на три основные группы:

- Оборудование для определения массы груза;
- Оборудование для определения расхода топлива;
- Оборудование для определения частоты вращения двигателя.

Для определения массы загружаемых отходов ранее была разработана автоматическая бортовая система взвешивания, основанная на методе измерения массы отходов по величине давления рабочей жидкости в гидросистеме [43].

Устройство состоит из компактного персонального компьютера (КПК), терминала, датчика давления, датчика температуры и провода.

Терминал разработан на основе аналого-цифрового преобразователя (АЦП) и дополнительно включает GSM модуль, GPRS модуль, GPS модуль для

определения маршрута движения, скорости движения на маршруте, пробег, количество рейсов (рисунок 3.1).



Рисунок 3.1 - Терминал.

Основные технические характеристики терминала представлены в Приложении В. Суммарная погрешность терминала не превышает 0,3% [43].

Для измерения давления рабочей жидкости (РЖ) в гидросистеме специального автомобиля с задней загрузкой использовался датчик давления DMP 330L (рисунок 3.2). Датчик предназначен для использования в системах автоматического контроля, регулирования и управления технологическими процессами в различных отраслях промышленности [16]. Погрешность датчика давления составила не более 0,9% [43]. Основные технические характеристики датчика представлены в Приложении В.

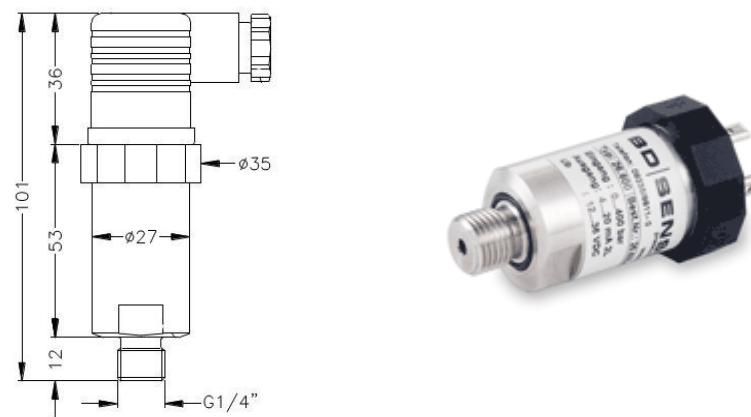


Рисунок 3.2 - Датчик давления DMP 330L.

Датчик давления устанавливался в напорную магистраль гидроцилиндра подъема загрузочного портала автомобиля. Место установки датчика давления указано на рисунке 3.3.



Рисунок 3.3 - Место установки датчика давления.

Для измерения температуры РЖ в масляный бак устанавливается датчик DS18B20 – цифровой термометр с программируемым разрешением, от 9 до 12-bit, которое может сохраняться в памяти прибора. Диапазон измерений от -55°C до $+125^{\circ}\text{C}$ и точностью 0.5°C . DS18B20 может питаться напряжением линии данных (“parasite power”), при отсутствии внешнего источника напряжения, при этом максимальная измеряемая температура составит $+100^{\circ}\text{C}$, что вполне достаточно. Прибор представляет собой температурный датчик, с цифровым преобразователем температуры и оперативной памятью [86]. Погрешность датчика температуры DS18B20 составила 0,4% [43].

При подъеме контейнера с отходами в памяти КПК создается файл, в который сохраняются дата и время подъема, координаты места подъема (GPS-модуль), показания датчиков зафиксированные при помощи АЦП. Собранная в файл информация о массе ТКО сохраняется в память КПК и отправляется через интернет (GSM/GPRS-модуль) на удаленный сервер. Для каждого нового места сбора создается новый файл для записи данных. Одновременно, возможно графическое отображение изменения давления в гидроцилиндре на экране КПК. После окончания загрузки ТКО на борт автомобиля запись в файл прекращается,

и он сохраняется в памяти терминала и, при необходимости, передается через интернет на удаленный сервер.

Частота вращения двигателя базового шасси фиксировалась по данным штатного электронного тахометра 251.3813 с диапазоном показаний 0-4000 об/мин. Погрешность тахометра в среднем укладывается в ограничения по точности измерений частоты вращения коленчатого вала двигателей автомобилей в технических целях согласно ГОСТ 20306-90 «Автомобильные средства. Топливная экономичность». Основные технические характеристики тахометра приведены в Приложении В.

Для определения расхода топлива применялся весовой метод, рассмотренный в разделе 1.4. Для проведения экспериментальных исследований была разработана схема подключения измерительного оборудования для дизельного двигателя (рисунок 3.4).

Для переключения направления подачи и слива топлива в напорную и сливную магистрали топливной системы были установлены трехпозиционные краны, которые позволяли осуществить работу двигателя из измерительной емкости.

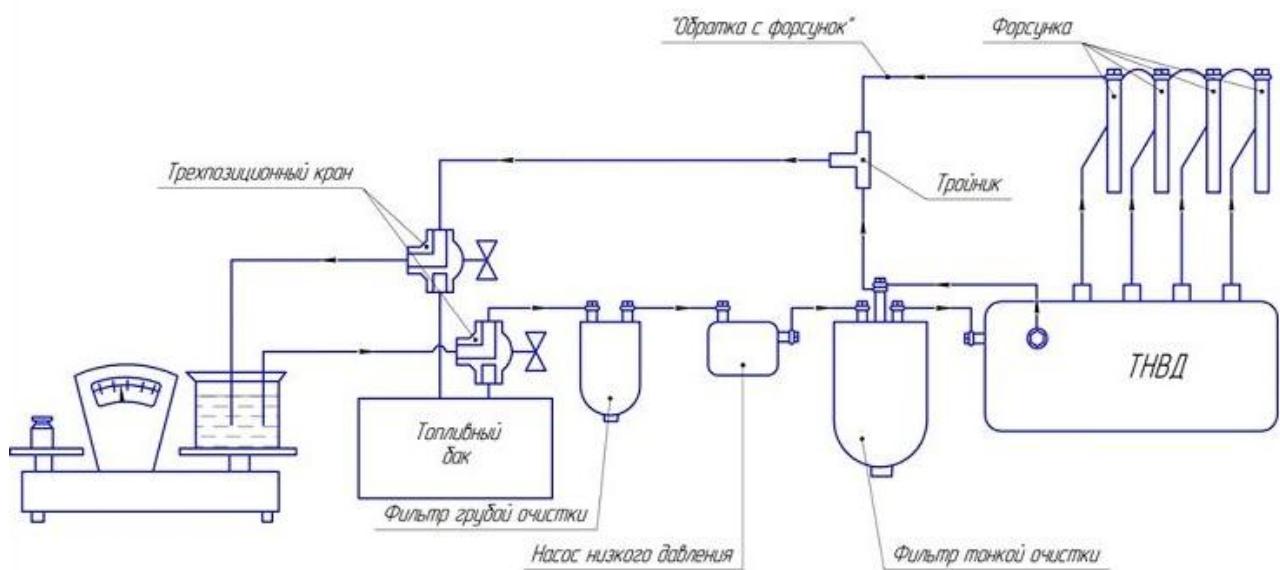


Рисунок 3.4 - Схема подключения измерительного оборудования.

Масса израсходованного топлива фиксировалась на весах фирмы «МИДЛ», наибольшим пределом взвешивания 60 кг и погрешностью 0,2%. При проведении измерений весы работали от встроенного аккумулятора. Регулировка весов по уровню осуществлялась при помощи специальных ножек, регулируемых по высоте. Основные технические характеристики весов представлены в Приложении В.

Время совершения отдельных операций определялось по цифровому секундомеру с ценой деления 0,01 с.

Таким образом, суммарная погрешность системы измерения не превышала 3,15%.

3.5. Методика оценки адекватности математической модели.

Проверка адекватности математической модели реальному объекту состоит в сравнении данных полученных расчетным и экспериментальным путем. Созданная математическая модель должна как можно более точно описывать процессы, для того, чтобы её можно было использовать для аналитических исследований.

Для каждого фактора (X_1, X_2) необходимо оценить средний разброс расчетных и экспериментальных значений выходной величины Y относительно линии регрессии. Проще всего решить данную задачу можно по остаточным суммам квадратов, т.е. путем сравнения дисперсий. Проверка однородности дисперсий осуществлялась с помощью критерия Фишера (F-критерий). Критерий Фишера представляет собой сравнение отношения большей дисперсии к меньшей с табличной величиной F-критерия, при заданном уровне значимости α .

Пусть генеральные совокупности, полученные расчетным и экспериментальным путем, распределены нормально. Тогда по независимым выборкам для каждой точки экспериментальных данных были рассчитаны дисперсия воспроизводимости $S_{\{y\}}^2$ и дисперсия адекватности $S_{\text{ад}}^2$.

Дисперсия в каждом опыте, состоящем из n повторных наблюдений, определяется по формуле [1]:

$$S^2 = \frac{\sum_{q=1}^n (y_q - \hat{y})^2}{n-1} \quad (3.16)$$

где \hat{y} - среднее значение выходной величины;

y_q – значение выходной величины при q -том наблюдении в опыте;

n – количество повторных наблюдений.

Дисперсия воспроизводимости $S_{\{y\}}^2$ была получена по формуле [1]:

$$S_{\{y\}}^2 = \frac{\sum_{i=1}^N \sum_{q=1}^n (y_{iq} - \hat{y}_i)^2}{N(n-1)} \quad (3.17)$$

где N - количество исследуемых точек опыта.

Дисперсия адекватности, характеризующая разброс расчетных и экспериментальных данных, определялась по формуле [1]:

$$S_{\text{ад}}^2 = \frac{\sum_{i=1}^N (y_i - y_i^p)^2}{N - K} \quad (3.18)$$

где K – количество определяемых коэффициентов;

y_i – i -ое значение выходной величины в эксперименте;

y_i^p - i -ое расчетное значение выходной величины.

По полученным дисперсиям при заданном уровне значимости $\alpha=0,05$ требуется проверить нулевую гипотезу H_0 , состоящую в том, что дисперсии равны между собой. Разумеется, дисперсии отличаются, но задача формулируется именно таким образом, т.к. требуется определить значимо или незначимо различаются дисперсии. Если нулевая гипотеза подтверждается, т.е. дисперсии отличаются незначимо, то математическая модель изменения расхода топлива в технологическом режиме работы специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО адекватна реальным процессам. Если нулевая гипотеза будет отвергнута, т.е. дисперсии неодинаковы, то различие дисперсий значимо, следовательно, математическая модель нуждается в доработке [88].

В качестве критерия проверки нулевой гипотезы о равенстве дисперсий принимается отношение большей дисперсии к меньшей [88]:

$$F = \frac{S_{\{y\}}^2}{S_{\text{ад}}^2}, \text{ если } S_{\{y\}}^2 > S_{\text{ад}}^2 \quad (3.19)$$

или

$$F = \frac{S_{\text{ад}}^2}{S_{\{y\}}^2}, \text{ если } S_{\{y\}}^2 < S_{\text{ад}}^2 \quad (3.20)$$

где F – расчетная величина F -распределения.

Величина F имеет распределение Фишера-Сnedекора со степенями свободы $n-1$ и $N-K$. Для проверки нулевой гипотезы о равенстве дисперсий необходимо расчетное значение F сравнить с табличным значением критической точки распределения Фишера-Сnedекора при таких же степенях свободы $n-1$ и $N-K$ и заданном уровне значимости α . Был выбран уровень значимости $\alpha=0,05$.

Нулевая гипотеза подтверждается при условии [88]:

$$F < F_{\text{kp}}(\alpha, n - 1, N - K) \quad (3.21)$$

При выполнении условия 3.15 математическая модель изменения расхода топлива в технологическом режиме эксплуатаций специального автомобиля адекватна реальному объекту. При невыполнении условия (3.15) математическая модель нуждается в доработке.

Выводы по главе 3

1. Проведен анализ факторов, влияющих на выходную величину. Определены значимые факторы и пределы их изменения. Установлено, что масса загружаемых отходов и обороты двигателя базового шасси оказывают наибольшее влияние на расход топлива в технологическом режиме эксплуатации специальных автомобилей. Для проведения экспериментальных исследований выбраны интервалы изменения массы – от 500 кг до 2000 кг и оборотов двигателя базового шасси – от 1200 об/мин до 1600 об/мин.

2. Выбраны план проведения экспериментальных исследований и методика проверки надежности полученных данных, выбрана методика проверки адекватности математической модели изменения расхода топлива специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО при работе в технологическом режиме эксплуатации.

3. Разработано и создано оборудование, необходимое для проведения экспериментальных исследований, и схема его подключения. Рассчитана погрешность системы измерений.

ГЛАВА 4. РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЙ.

4.1. Результаты экспериментальных исследований влияния исследуемых факторов на расход топлива в технологическом режиме.

Экспериментальные исследования состояли из определения часового расхода топлива при работе в технологическом режиме эксплуатации. Эксперимент проводился на базе предприятия ООО «ВМ-Сервис» г. Перми.

Экспериментальные исследования проводились на объекте исследования – специальном автомобиле для сбора и транспортирования ТКО БМ-53229-1. Была получена оценка влияния каждого из факторов (массы груза, оборотов двигателя базового шасси) на величину часового расхода топлива при подъеме контейнеров с ТКО разной массы. Эксперимент проводился по классическому плану, т.е. одна переменная полагалась постоянной, а другая – переменной. Переменная величина изменялась во всем интервале значений. Результатом исследования стала зависимость часового расхода топлива от массы поднимаемого груза при трех уровнях оборотов двигателя. В данном случае классический эксперимент был несбалансированным. Для зависимости часового расхода топлива от массы поднимаемого груза было получено четыре уровня, от оборотов двигателя базового шасси – три уровня. Эксперимент проводился для наиболее значимой операции в технологическом режиме работы: подъем/опускание бака с ТКО.

В ходе планирования эксперимента, была принята гипотеза о том, что выходная величина Y – часовой расход топлива, имеет линейную зависимость от факторов, т.е. уравнение регрессии имеет вид:

$$Y = a_0 + a_1 \cdot X_1 + a_2 \cdot X_2 \quad (4.1)$$

где a_0 , a_1 , a_2 – параметры линейного уравнения; X_1 - масса контейнера с грузом, кг; X_2 – частота вращения двигателя базового шасси, мин⁻¹.

На специальный автомобиль в напорную и обратные топливные магистрали были установлены трехпозиционные краны, для обеспечения работы двигателя из измерительной емкости (рисунок 4.1, а, поз.1). Масса израсходованного топлива фиксировалась для каждого режима загрузки контейнера на весах фирмы «МИДЛ» (рисунок 4.1, а, поз.2). Для нагружения контейнера использовались

эталонные грузы – мешки с сыпучим материалом (рисунок 4.1, б). Мешки до проведения эксперимента были взвешены и промаркованы. Масса мешков составляла от 20 до 25 кг.

В журнале наблюдений фиксировались: масса груза, масса израсходованного топлива отдельно при каждой операции, частота вращения двигателя, время операции и температура рабочей жидкости.



Рисунок 4.1 - Экспериментальные исследования на специальном автомобиле БМ-53229-1.

- а, поз. 1 – место установки трехпозиционных кранов;
- а, поз. 2 – место установки измерительной емкости и весов;
- б – процесс загрузки контейнера эталонными грузами

В ходе проведения эксперимента осуществлялось по три повторения на каждом уровне факторов. Одно повторение включало пятикратный подъем контейнера с ТКО, в ходе которого фиксировалось время подъемов и количество израсходованного топлива. При проведении эксперимента масса изменялась на четырех уровнях от 500 кг – масса пустого контейнера, до 2000 кг – предельная паспортная нагрузка на портале. Обороты двигателя изменялись на трех уровнях от 1200 до 1600 об/мин.

Масса груза фиксировалась с помощью ранее разработанной бортовой системы взвешивания, основывающейся на определении массы по давлению рабочей жидкости в гидросистеме. Данные, полученные с бортовой системы взвешивания, представлены на рисунке 4.2.

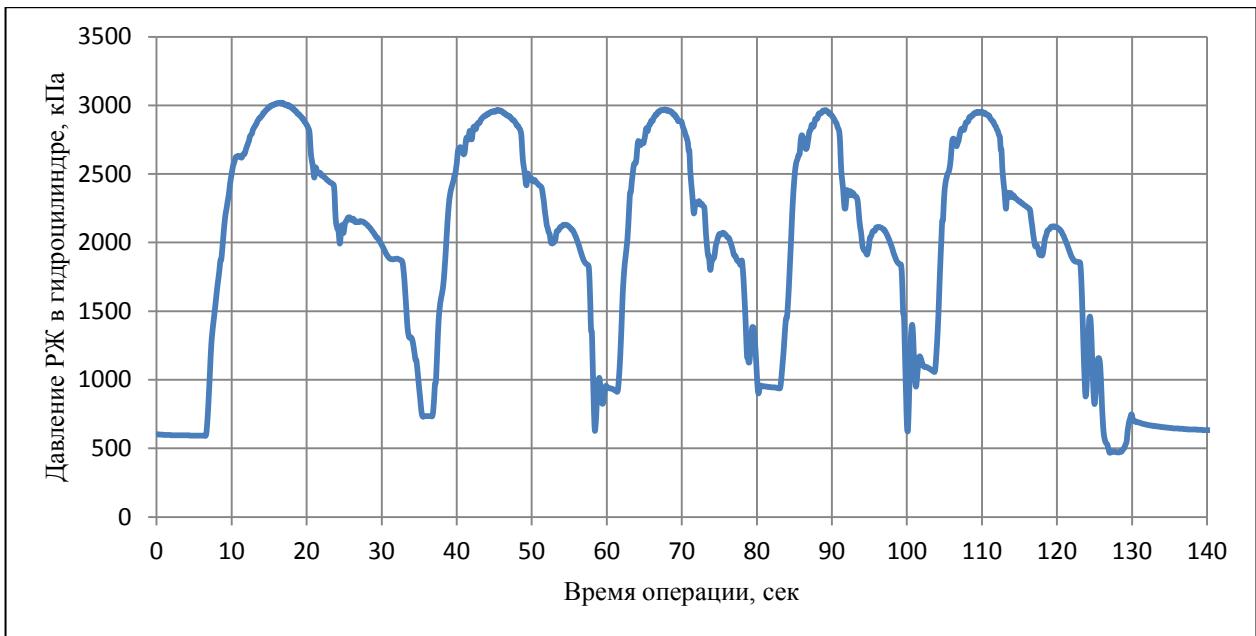


Рисунок 4.2 - Изменение давления в гидросистеме во время загрузки контейнера с ТКО.

Одновременно, была проведена тарировка бортовой системы взвешивания для объекта исследования – специального автомобиля БМ-53229-1. Тарировочный график представлен на рисунке 4.3.

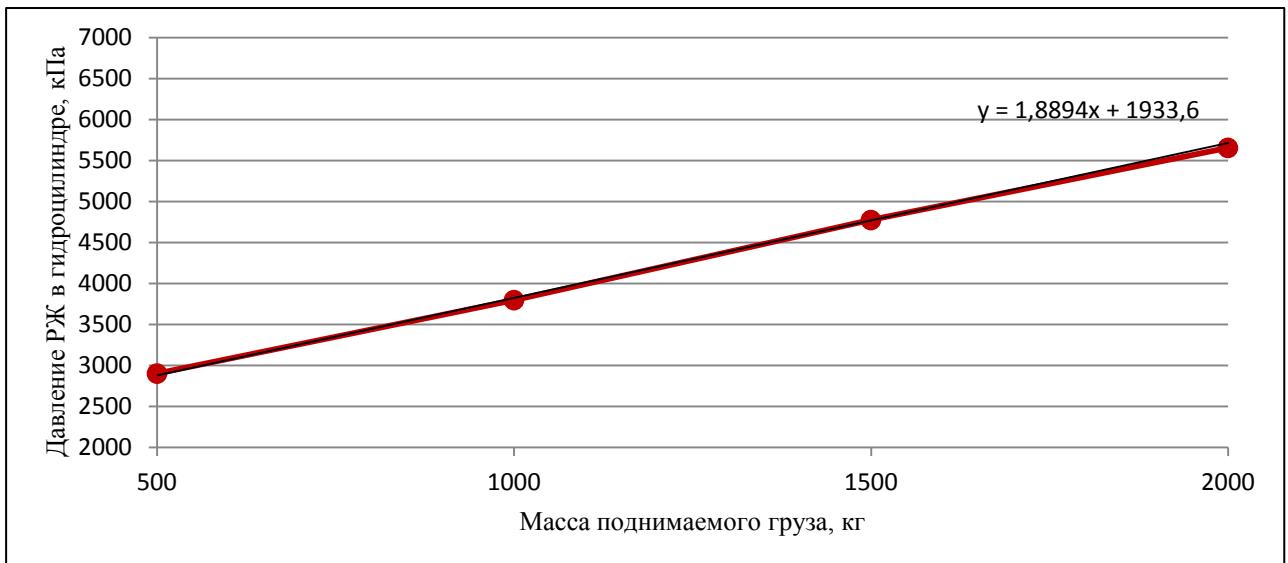


Рисунок 4.3 - Зависимость давления рабочей жидкости от массы поднимаемого груза.

Данные, полученные в ходе эксперимента, представлены на рисунке 4.4. На основе полученных данных была подтверждена первоначальная гипотеза о линейной зависимости выходной величины от каждого из параметров.

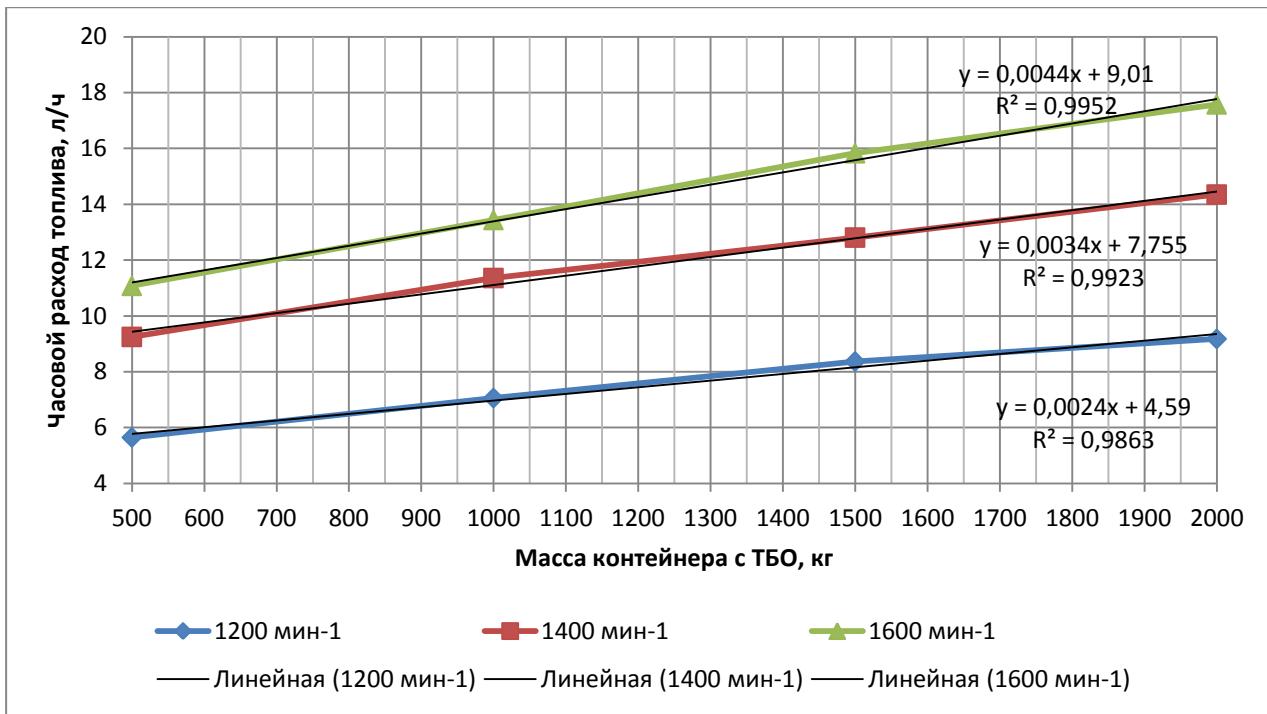


Рисунок 4.4 - Изменение часового расхода топлива на объекте исследования.

Для построения множественного уравнения регрессии, полученные значения обрабатывались по методике из раздела 3.3, при этом определялась значимость каждого из двух факторов, значимость уравнения регрессии в целом и адекватность полученного уравнения экспериментальным данным.

Для оценки параметров линейного уравнения множественной регрессии необходимо перейти к значениям в стандартизованном масштабе (Таблица 4.1).

Таблица 4.1. Матрица эксперимента в стандартизованном масштабе.

Часовой расход топлива, y	Масса, x_1	Обороты двигателя, x_2
-1,00	-1	-1
-0,40	-1	0
-0,09	-1	1
-0,76	-0,33	-1
-0,04	-0,33	0
0,31	-0,33	1
-0,54	0,33	-1
0,20	0,33	0
0,71	0,33	1
-0,41	1	-1
0,46	1	0
1,00	1	1

Таким образом, стандартизованное уравнение регрессии примет вид:

$$y = 0,424x_1 + 0,580x_2 \quad (4.2)$$

Для определения значимости каждого фактора уравнения, были рассчитаны коэффициенты корреляции переменных и построена матрица коэффициентов парной корреляции. Основные показатели корреляционного анализа приведены в табл. 4.2.

Таблица 4.2. Основные показатели корреляционного анализа.

Факторы	Опытный критерий Стьюдента $t^{\text{оп}}$	$t_{kp} (0,05;9)$
Масса груза	8,69	2,26
Обороты двигателя	13,03	2,26

Рассчитанные значения критерия Стьюдента $t^{\text{оп}}$ (столбец 2) по модулю оказались больше критических точек распределения Стьюдента при заданном уровне значимости $\alpha=0,05$ (столбец 3). Это означает, что оба фактора значимы. Наиболее значимым фактором, влияющим на часовой расход топлива, являются обороты двигателя базового шасси. Масса поднимаемого груза оказывает меньшее влияние на выходную величину.

Для определения часового расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО в зависимости от массы поднимаемого груза и оборотов коленчатого двигателя базового шасси было получено уравнение регрессии в натуральном масштабе:

$$G_{\text{теор}} = -17,09 + 0,0033m_o + 0,017n \quad (4.3)$$

где $G_{\text{теор}}$ – часовой расход топлива теоретический, л/ч; m_o – масса контейнера с грузом, кг; n – частота вращения двигателя базового шасси, мин⁻¹.

При проверке адекватности полученного уравнения регрессии был произведен сравнительный расчет экспериментального и теоретического часового расходов топлива, определена ошибка аппроксимации на каждом уровне факторов (Таблица 4.3.).

Таблица 4.3. Сравнение экспериментального и теоретического часового расходов топлива.

Масса m_o, кг	Обороты двигателя n, мин⁻¹	Средний эксперименталь- ный часовой расход топлива $G_{эксп}$, л/ч	Теоретический часовой расход топлива $G_{теор}$, л/ч	Ошибка аппроксимации $\frac{ G_{эксп}-G_{теор} }{G_{эксп}} \cdot 100, \%$
500	1200	5,65	5,37	5,01
500	1400	9,25	8,83	4,57
500	1600	11,08	12,29	10,92
1000	1200	7,06	7,07	0,14
1000	1400	11,36	10,53	7,33
1000	1600	13,44	13,99	4,09
1500	1200	8,37	8,77	4,78
1500	1400	12,81	12,23	4,55
1500	1600	15,83	15,69	0,90
2000	1200	9,18	10,47	14,05
2000	1400	14,35	13,93	2,95
2000	1600	17,58	17,39	1,10
				Средняя ошибка аппроксимации 5,03

Основные критерии оценки значимости уравнения приведены в табл. 4.4.

Таблица 4.4. Критерии оценки значимости уравнения регрессии.

Коэффициент детерминации R^2	Критерий Фишера $F_{оп}$	$F_{кр} (0,05; 9; 2)$
0,945	122,6	19,38

Поскольку опытное значение $F_{оп}$ превышает критическое $F_{кр}$, то уравнение регрессии статистически значимо. Таким образом, проверка значимости модели по F -критерию Фишера показала, что уравнение статистически значимо с вероятностью более 0,95. Средняя ошибка аппроксимации составила 5,03%, следовательно, полученное уравнение адекватно описывает существующий процесс.

Технической документацией на коммунальную технику не регламентируются обороты двигателя базового шасси, на которых необходимо производить технологические операции. Нередко водитель-оператор устанавливает повышенные обороты двигателя для увеличения скорости выполнения операции, что также приводит к увеличению количества израсходованного топлива.

Анализ экспериментальных данных о времени работы специального оборудования (рисунок 4.5) показал, что снижение оборотов двигателя до минимальных, приводит к увеличению времени совершения операции в среднем на 13,5 %, что, в масштабах рейса, является несущественным, при этом расход топлива снижается в среднем на 1,5 л за рейс.

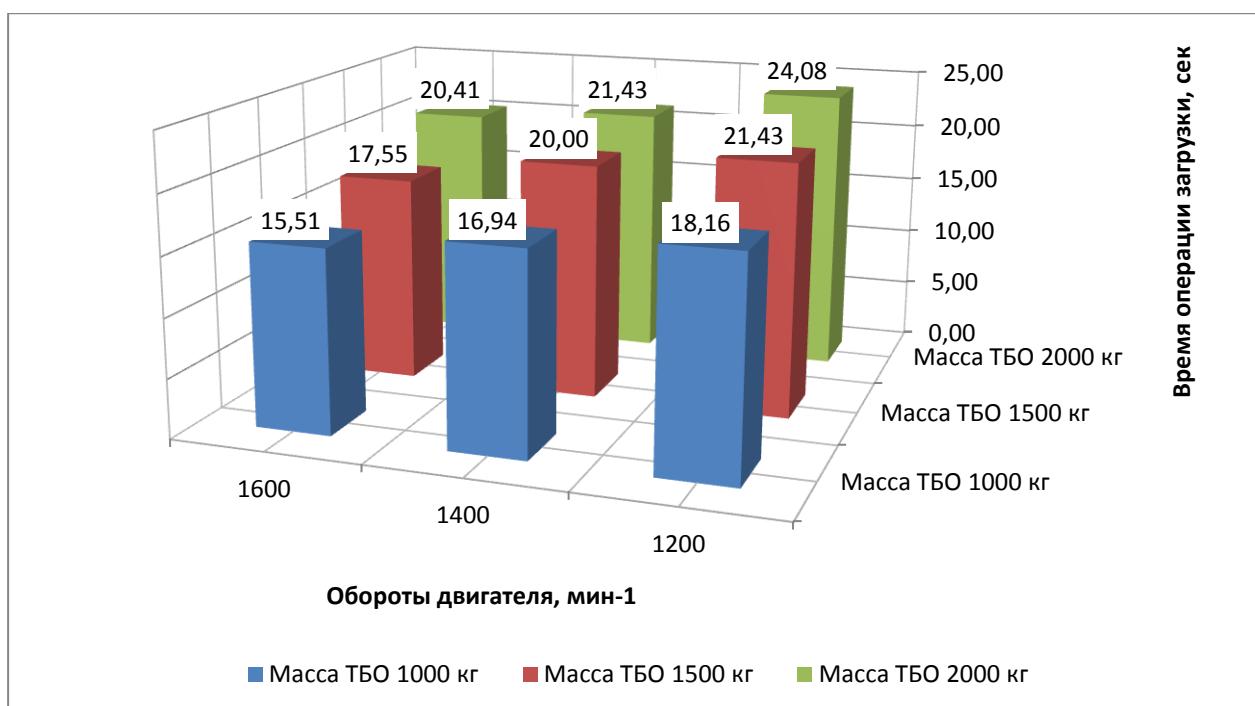


Рисунок 4.5 - Время совершения операции подъема/опускания контейнера с ТКО в технологическом режиме эксплуатации.

Таким образом, для повышения топливной экономичности целесообразно осуществлять работу на минимально возможных оборотах двигателя, обеспечивающих нормальное функционирование гидросистемы.

По полученным результатам можно сделать следующие выводы: первоначальная гипотеза о линейной зависимости выходной величины от каждого из параметров подтвердилась; оба фактора являются значимыми, т.е. их необходимо учитывать при определении теоретического часового расхода топлива; для повышения топливной экономичности, работу в технологическом режиме целесообразно производить на минимально возможных оборотах двигателя, обеспечивающих нормальное функционирование гидросистемы.

4.2. Результаты аналитического исследования расхода топлива на специальном автомобиле для сбора и транспортирования ТКО.

Моделирование процессов, происходящих при работе погрузочного оборудования специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО, проводилось с помощью компьютерной программы (раздел 2.5.), разработанной на основе математической модели, описанной в разделах 2.3-2.4. Исходные данные для расчетов представлены в Приложении Г.

Компьютерная программа во время расчета позволяет управлять процессом работы гидроцилиндра – открывать/закрывать золотники гидрораспределителя, а также нагрузкой и оборотами двигателя.

Результатом аналитического исследования процессов, происходящих во время подъема груза, стала зависимость часового расхода топлива от массы груза и оборотов двигателя. На рисунке 4.6 приведена аналитическая зависимость часового расхода топлива от массы загружаемых отходов при работе автомобиля на рекомендованных оборотах двигателя (1200 об/мин). На рисунке 4.7. приведена аналитическая зависимость часового расхода топлива от оборотов двигателя базового шасси автомобиля при максимальном заполнении контейнера с ТКО (2000 кг).

По полученным данным можно сделать вывод, что график зависимости часового расхода топлива от оборотов двигателя имеет больший угол наклона, и, следовательно, данный фактор более существенно влияет на расчетную величину.

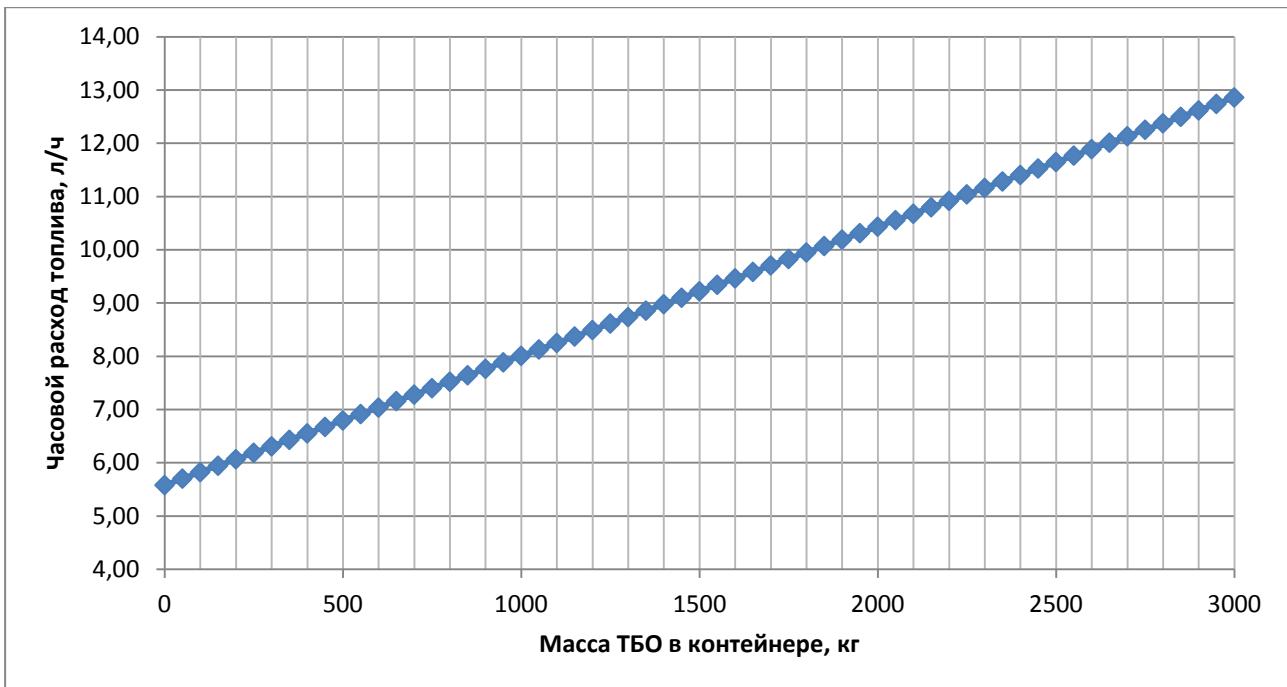


Рисунок 4.6 - Изменение часового расхода топлива от массы груза (обороты двигателя - 1200 об/мин).

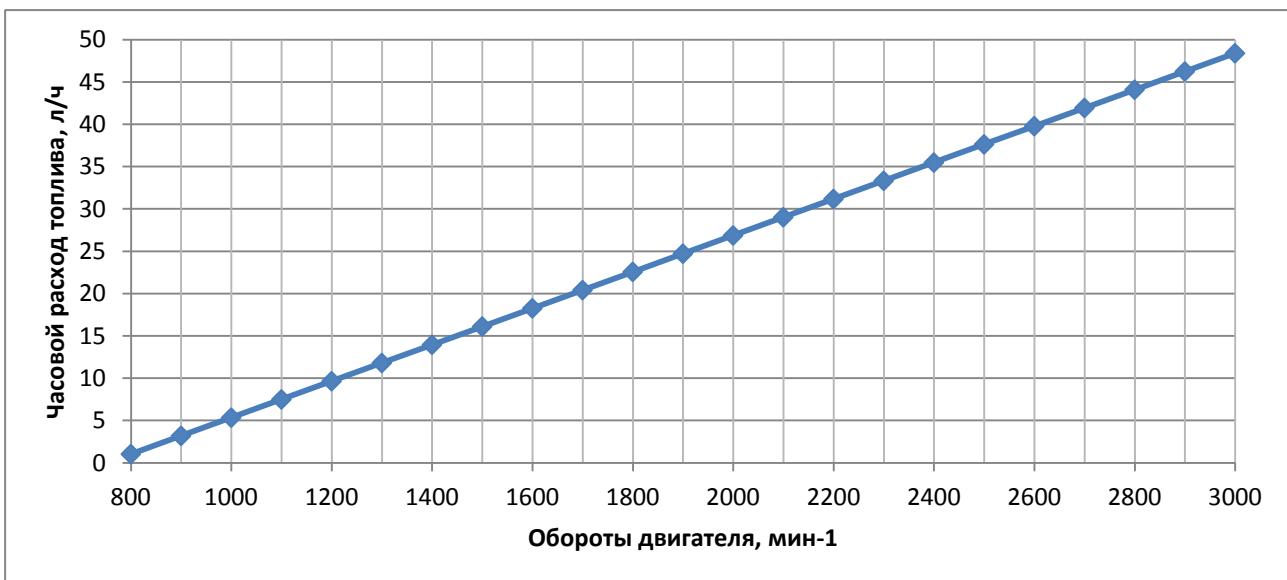


Рисунок 4.7 - Изменение часового расхода топлива от оборотов двигателя (масса контейнера с ТКО 2000 кг).

Следующим этапом в работе необходимо было проверить адекватность разработанной математической модели реальному объекту.

4.3. Оценка адекватности математической модели.

Адекватность математической модели изменения часового расхода топлива автомобиля реальному объекту проверялась путем сравнения данных полученных расчетным и экспериментальным путем.

На рисунке 4.8 представлено сравнение расчетных и экспериментальных данных.

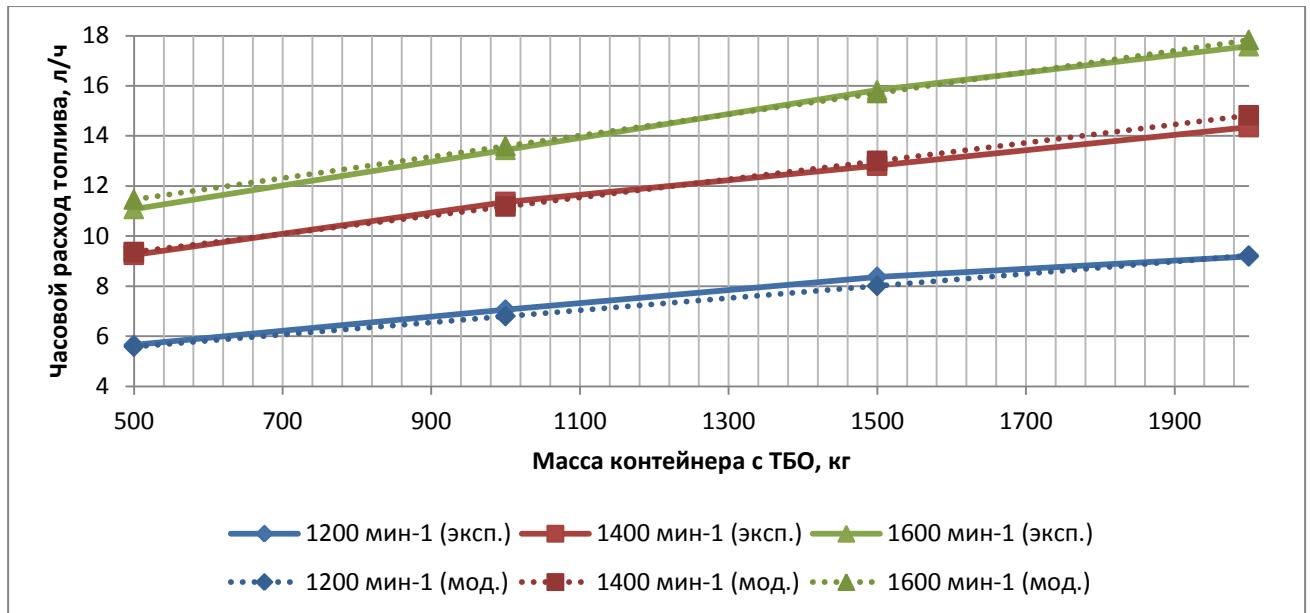


Рисунок 4.8 - Сравнение расчетных и экспериментальных данных.

Методика оценки адекватности модели реальному объекту описана в разделе 3.5. Сравнение расчетных и экспериментальных данных проводилось при помощи критерия Фишера (F-критерий), т.е. сравнивались отношения большей дисперсии к меньшей и табличное значение F-критерия, при заданном уровне значимости $\alpha=0,05$. Результаты расчетов представлены в таблице 4.5.

Таблица 4.5 - Оценка адекватности математической модели

Дисперсия воспроизводимости	Дисперсия адекватности	Критерий Фишера (F)	Табличное значение критерия Фишера(Fкр)
0,0513	0,0825	1,60	4,30

Расчетное значение критерия Фишера оказалось меньше табличного значения, т.е. условие (3.21) выполняется, таким образом, разработанная математическая модель значимо описывает результаты экспериментальных исследований, т.е. адекватна реальным процессам. Математическая модель может быть использована для аналитических исследований и определения расхода топлива в зависимости от массы загружаемых отходов.

На разработанной математической модели были проведены аналитические исследования. Был спрогнозирован часовой расход топлива специальных

автомобилей с дизельными двигателями КамАЗ-740 и ЯМЗ-238 при загрузке ТКО и работе на рекомендованных оборотах двигателя (1200 об/мин). Данные полученные в ходе аналитического исследования приведены на рисунке 4.9.

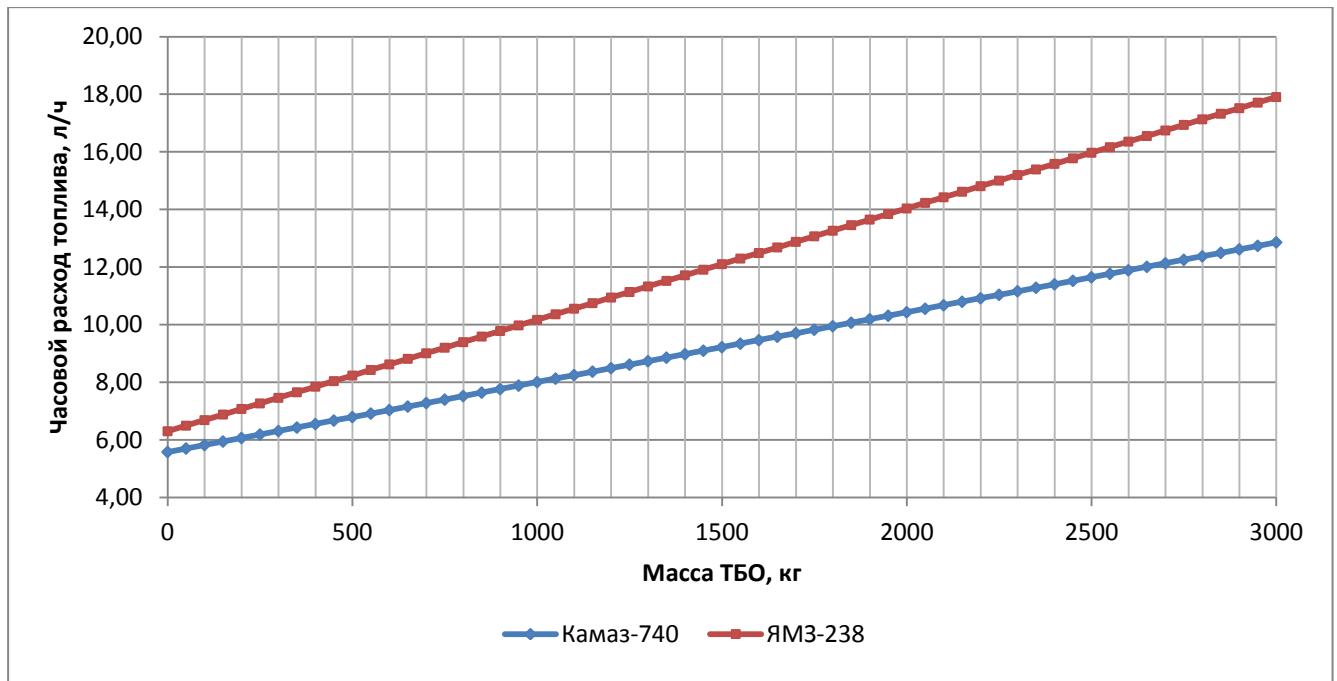


Рисунок 4.9 - Изменение часового расхода топлива от массы груза (обороты двигателя - 1200 об/мин).

По результатам аналитического исследования, по формуле (1.2) можно спрогнозировать норму расхода топлива за сутки для специальных автомобилей на базе шасси с дизельными двигателями КамАЗ-740 и ЯМЗ-238.

4.4. Рекомендации по корректировке нормы расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО.

Для практического применения результатов исследований была разработана «Методика дифференцированного корректирования норм расхода топлива» с учетом загрузки автомобилем различной массы груза (Приложение Д).

В настоящее время все предприятия, организации, предприниматели и другие, независимо от формы собственности, эксплуатирующие автомобили на территории Российской Федерации для списания топлива и налогового учета

должны рассчитывать нормируемое значение расхода топлива в соответствии с Методическими рекомендациями [54].

Согласно данным рекомендациям, нормы расхода топлива на функционирование специального оборудования ТС определяются научными организациями, занимающимися разработкой подобных норм или заводами-изготовителями специального оборудования. Для спецавтомобилей, выполняющих работы в жилищно-коммунальном секторе, в частности специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО, нормы расхода топлива определяются по методическим рекомендациям Управления жилищно-коммунальной сферы Госстроя России (Академия коммунального хозяйства им. К.Д. Памфилова).

На сегодняшний день парк автотранспортных предприятий выполняющих работы в жилищно-коммунальном секторе постоянно обновляется. Появляются новые, более совершенные и адаптированные к современным условиям эксплуатации транспортные средства. Методические рекомендации, разработанные в 2004 году, не включают весь перечень подвижного состава, эксплуатирующегося на автотранспортных предприятиях. В связи с этим, на автотранспортных предприятиях возникают сложности и разногласия с налоговой инспекцией при списании топлива. Действующие нормативные документы допускают введение юридическим лицом или ИП базовых норм расхода топлива на данные ТС, по индивидуальным заявкам в установленном порядке научными организациями.

Одновременно с этим, действующие методические рекомендации не учитывают все условия эксплуатации, а именно влияние различных факторов на расход топлива в технологическом режиме эксплуатации специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО, как-то: массу загружаемых отходов и обороты двигателя базового шасси. Нормы, как правило, рассчитываются по верхнему пределу, из-за чего возникает проблема корректности оценки количества фактически израсходованного топлива и наличия перерасхода.

В основу разрабатываемой методики положены методические рекомендации по определению нормы расхода топлива, утвержденные Госстроем России. Предложенная методика отличается тем, что позволяет определять норму расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации в зависимости от массы загружаемых отходов и оборотов двигателя базового шасси:

$$Q = (0,01 \cdot H_S \cdot S + Q_{\text{техн}}(m_o; n_{\text{дв}})) \cdot (1 + \Delta) + 0,25 \quad (4.4)$$

где Q - норма расхода топлива, л; H_S - линейная норма расхода топлива, л/100 км; S - пробег машины, км; Δ - суммарная относительная надбавка к линейному расходу топлива; $Q_{\text{техн}}(m_o; n_{\text{дв}})$ - расход топлива при работе спецоборудования, рассчитанный по разработанной математической модели, л.

С целью оперативного корректирования норм расхода топлива на предприятии необходимо получать и обрабатывать данные о количестве и массе загруженных контейнеров с ТКО. На рисунке 4.10 представлен алгоритм определения нормы расхода топлива за смену на основе разработанной математической модели.

С помощью автоматической бортовой системы взвешивания осуществляется сбор, обработка и передача данных о дате, времени и месте загрузки ТКО, количестве и массе загружаемых контейнеров с ТКО, а также времени осуществления операции загрузки и работы в технологическом режиме.

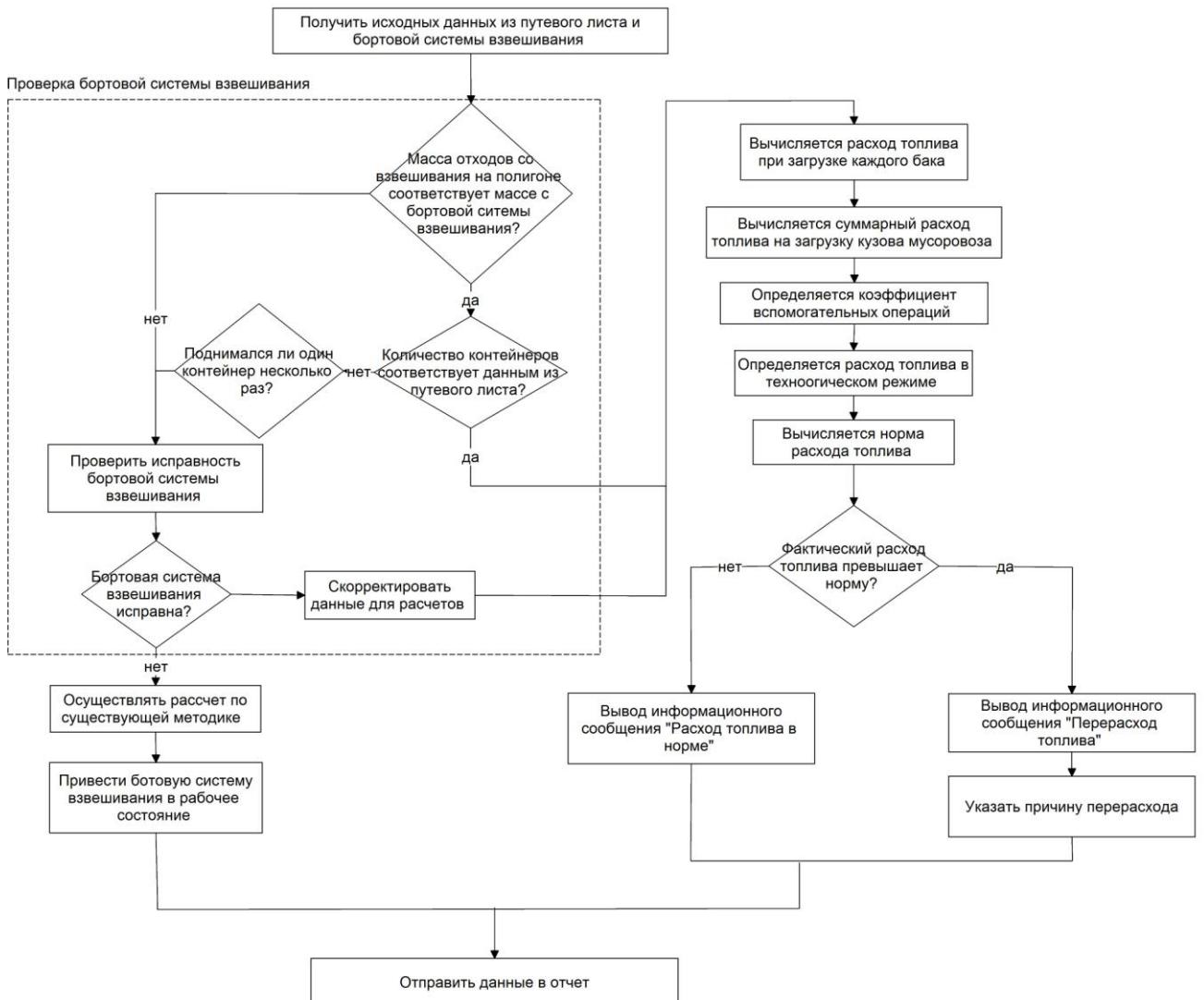


Рисунок 4.10. Алгоритм определения нормы расхода топлива специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО.

На основе полученных в рамках исследования зависимостей и математической модели, определяется расход топлива при загрузке контейнера с ТКО:

$$Q_{\text{техн}}(k) = \frac{g_e^k \cdot N_h^k}{1000 \cdot \rho_{\text{топл}}} \cdot t_{\text{заг.к}} \quad (4.5)$$

Таким образом, количество топлива, потраченного на загрузку кузова автомобиля, определяется по формуле:

$$\sum_{i=1}^k Q_{\text{техн}}(i) = Q_{\text{техн}}(1) + Q_{\text{техн}}(2) + \dots + Q_{\text{техн}}(k) \quad (4.6)$$

где k – количество загруженных контейнеров.

С учетом вспомогательных операций, расход топлива в технологическом режиме работы определяется по формуле:

$$Q_{\text{техн}} = \sum Q_{\text{техн}}(k) \cdot K_{\text{всп.оп.}} \quad (4.7)$$

На основании полученных данных, по формуле 4.4 определяется норма расхода топлива за рейс. Полученное значение сравнивается с количеством фактически израсходованного топлива. При значительном расхождении данных, сотрудник инженерно-технической службы (ИТС) АТП выясняет его причину.

Для простоты применения разработанной методики на любом автотранспортном предприятии предложена ее программная реализация. Пример рабочего окна программы представлен на рисунке 4.11.

РАСЧЕТ НОРМЫ РАСХОДА ТОПЛИВА

Расчет нормы Сформировать отчет

Дата	16.01.2017	Водитель	Алексеев Петр Семенович	Регион	59
АВТОМОБИЛЬ					
Г/н	C388TP159	Марка	БМ-534332	Двигатель	ЯМЗ-236
Расход топлива	88	Пробег	178	Масса баков	4960
НАДБАВКА					
<input checked="" type="checkbox"/> Д1 - надбавка при работе спецмашин в черте г. <input type="checkbox"/> Д2 - надбавка на работу спецмашин в зимний и весенний периоды <input checked="" type="checkbox"/> Д3 - надбавка для автомобилей находящихся в эксплуатации более 10 лет <input checked="" type="checkbox"/> Д4 - надбавка при работе в городах с большой пробегом <input type="checkbox"/> Д5 - надбавка к общему расходу топлива на выполнение перевозки технологического груза			Норма расхода в техн. режиме	7,4	
			Коэффициент оптимизации	0,92	
			Норма расхода за смену	91,8	
			Причина перерасхода	<input type="button" value="▼"/>	
ИМПОРТ ДАННЫХ		РАССЧИТАТЬ НОРМУ	СОХРАНИТЬ В ОТЧЕТ		

Информация:

Расход топлива в норме

а

РАСЧЕТ НОРМЫ РАСХОДА ТОПЛИВА

Расчет нормы Сформировать отчет

Дата	14.01.2017	Водитель	Иванов Игорь Викторович	Регион	59
АВТОМОБИЛЬ					
Г/н	A267HM159	Марка	БМ-53229-1	Двигатель	КАМАЗ-740
Расход топлива	190	Пробег	294	Кол-во баков	16
Масса баков	7480				
НАДБАВКА					
<input checked="" type="checkbox"/> Д1 - надбавка при работе спецмашин в черте г. <input type="checkbox"/> Д2 - надбавка на работу спецмашин в зимний и весенний периоды <input checked="" type="checkbox"/> Д3 - надбавка для автомобилей находящихся в эксплуатации в санаториях <input checked="" type="checkbox"/> Д4 - надбавка при работе в городах с большой интенсивностью движения <input type="checkbox"/> Д5 - надбавка к общему расходу топлива на выполнение перевозки технологического груза			Норма расхода в техн. режиме	36,9	
			Коэффициент оптимизации	0,87	
			Норма расхода за смену	179	
			Причина перерасхода	<input type="button" value="Ошибка водителя"/> <input type="button" value="Неисправность базового шасси"/> <input type="button" value="Неисправность специального оборудования"/>	
<input type="button" value="ИМПОРТ ДАННЫХ"/> <input type="button" value="РАССЧИТАТЬ НОРМУ"/>			<input type="button" value="СОХРАНИТЬ В ОТЧЕТ"/>		

Информация:

Перерасход топлива за смену

б

Рисунок 4.11 - Разработанное программное обеспечение для реализации предложенной методики.

а – расход топлива в норме; б – фактический расход топлива превышает норму.

Сотрудник ИТС предприятия вводит в окно программы исходные данные: водителя-оператора, марку и модель автомобиля, пробег, количество фактически израсходованного топлива, выбирает из предложенного списка поправочные коэффициенты, и осуществляет выгрузку данных в программу с бортовой системы взвешивания (количество загруженных контейнеров, массу каждого контейнера, время загрузки контейнеров, время работы в технологическом режиме). Программа в автоматическом режиме рассчитывает норму расхода топлива в технологическом режиме работы автомобиля и норму расхода топлива за рейс, сравнивает ее с количеством фактически израсходованного топлива. При расхождении данных более чем на 5%, выводится сообщение о необходимости устранения причин данного расхождения. По результатам работы за установленный период формируется отчет о работе водителя-оператора, о

возможных неисправностях элементов и систем автомобиля, приводящих к снижению топливной экономичности.

На основе предложенной методики, был разработан алгоритм реализации разработанной методики на АТП (рисунок 4.12).

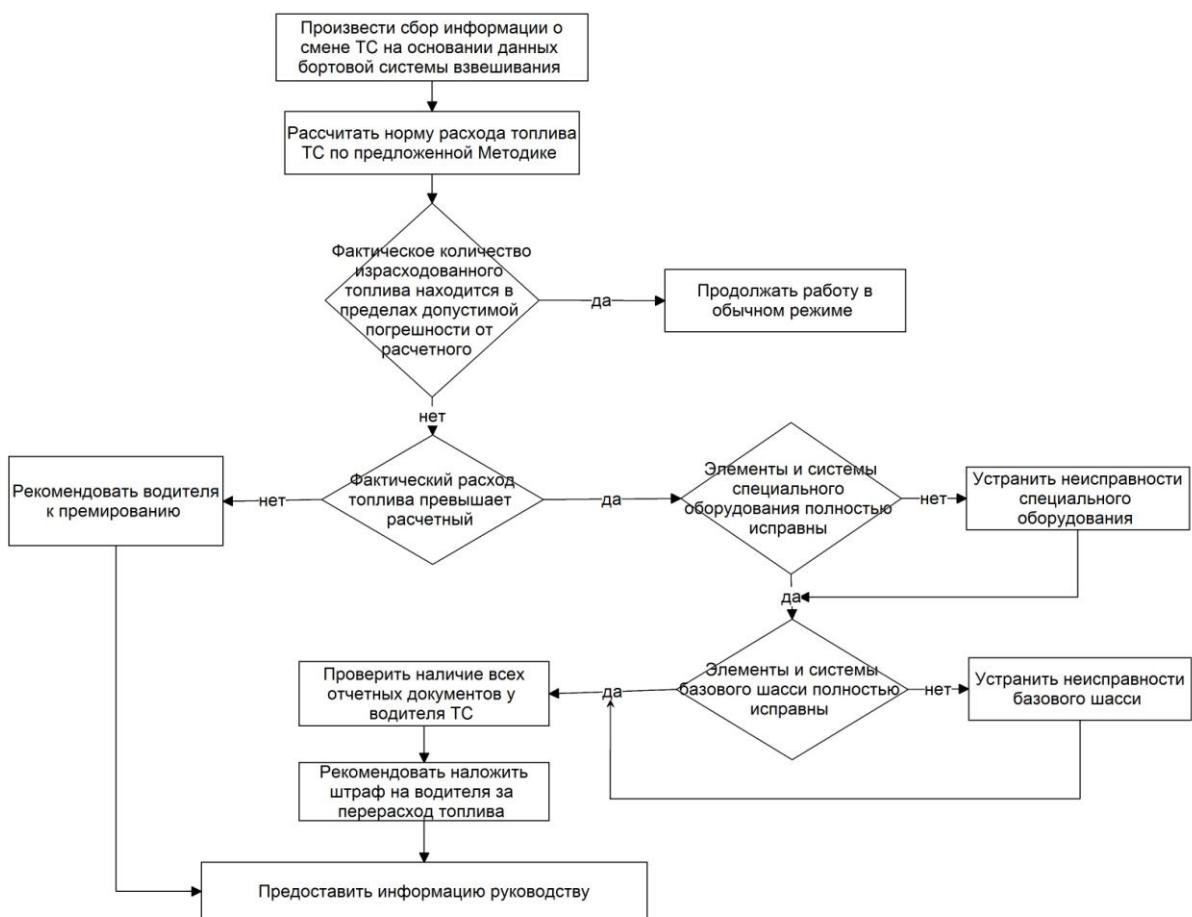


Рисунок 4.12 - Алгоритм реализации разработанной методики на АТП.

По возвращению транспортного средства в парк после окончания работы, механик производит приемку ТС и сбор данных о работе автомобиля (количество рейсов, количество и масса загруженных контейнеров с ТКО, пробег, фактическое количество израсходованного топлива). На основании полученных данных с помощью разработанной методики и программного продукта, механик определяет норму расхода топлива ТС за рейс. Если фактическое значение израсходованного топлива отличается от расчетного в пределах погрешности, то закрывается смена водителя с учетом фактического расхода топлива. При существенной экономии топлива, механик может рекомендовать водителя к премированию. В противном

случае, при значительном превышении фактически израсходованного топлива рассчитанной нормы, необходимо выявить причину перерасхода. На первом этапе производится диагностика элементов и систем специального оборудования. При обнаружении неисправностей, необходимо их оперативно устранить. В случае полностью исправного специального оборудования, необходимо провести диагностику элементов и систем базового шасси ТС. При обнаружении неисправностей, также необходимо их оперативно устранить. Если по результатам комплексной диагностики автомобиль находится в полностью исправном состоянии, то вина за перерасход топлива ложиться на водителя. По результатам дополнительной проверки документации, механик может рекомендовать наложить штраф на водителя. Заключительным этапом, необходимо предоставить всю полученную информацию руководству для принятия окончательного решения.

Применение разработанного алгоритма позволит в оперативном режиме выявлять наличие перерасхода топлива транспортного средства и определять его причину. При наличии полностью исправного парка ТС, это значительно снизит вероятность хищения топлива и неквалифицированного управление ТС, а также позволит существенно повысить топливную экономичность и сократить затраты предприятия.

4.5. Достигаемый экономический эффект от внедрения разработанной методики.

Критерием для всесторонней оценки машины был выбран комплексный показатель – удельные приведенные затраты, позволяющий оценить в едином показателе технические и экономические показатели машины, установить необходимые данные о ее рентабельности и размеры прибыли, которая может быть получена в результате использования разработанной методики.

Методика и порядок определения удельных приведенных затрат выглядит следующим образом [4]:

1. Определение производительности машины;
2. Установление фонда рабочего времени и годовой выработки;

3. Определение общей величины эксплуатационных затрат и их удельного значения;

4. Установление капитальных затрат и их удельной величины.

Годовые удельные приведенные затраты $Z_{уд}$ (руб/тн) определялись по формуле [34]:

$$Z_{уд} = \frac{Z_{эксп}}{\Pi_{\Gamma}} \quad (4.8)$$

где $Z_{эксп}$ - эксплуатационные затраты, отнесенные к году эксплуатации, руб/г;

Π_{Γ} - годовая эксплуатационная производительность специального автомобиля, тн/г.

Годовая эксплуатационная производительность определяется по формуле [4]:

$$\Pi_{\Gamma} = \Pi \cdot T \cdot K_i \quad (4.9)$$

где Π - производительность машины, т/ч; T – количество часов работы машины в течение года, маш.-ч/год; K_i - коэффициент использования машины на линии.

Годовой фонд работы [31]:

$$T = (365 - t_c - t_{\pi}) \cdot t_c / (1 + t_c \cdot t_{рем}), \quad (4.10)$$

где t_c – время простоя автомобиля по условиям работы и сезонным особенностям применения, сут;

t_{π} – продолжительность выходных и праздничных дней и дней простоев, сут;

$t_{рем}$ – продолжительность простоя автомобиля во время ремонта и обслуживания, приходящаяся на 1 ч работы.

Продолжительность простоя автомобиля во время ремонта и обслуживания определяется по формуле [31]:

$$t_{\text{пем}} = \frac{\Pi P_{\text{ТОиР}}}{P}, \quad (4.11)$$

где $\Pi P_{\text{ТОиР}}$ - продолжительность простоя машины во время ТО и Р в год, ч;

P - продолжительность работы в течение суток, ч.

Продолжительность простоя машины в ТО и Р рассчитывается по формуле:

$$\Pi P_{\text{ТОиР}} = \Pi P_{\text{TO1}} \cdot n_{\text{TO1}} + \Pi P_{\text{TO2}} \cdot n_{\text{TO2}} + \Pi P_{\text{TP}} \cdot n_{\text{TP}} + \Pi P_{\text{KP}} \cdot n_{\text{KP}}, \quad (4.12)$$

где ΠP_{TO1} - продолжительность пребывания машины при ТО1, ч;

ΠP_{TO2} - продолжительность пребывания машины при ТО2, ч;

ΠP_{TP} - продолжительность пребывания машины при ТР, ч;

ΠP_{KP} - продолжительность пребывания машины при КР, ч;

n_{TO1} - количество ТО₁ в год;

n_{TO2} - количество ТО₂ в год;

n_{TP} - количество ТР в год;

n_{KP} - количество КР в год;

Расчет годового фонда работы автомобиля проводился по формуле (4.10), исходные данные и результаты расчета представлены в Приложении Е.

Величина эксплуатационных затрат $Z_{\text{эксп}}$ находилась по формуле [34]:

$$Z_{\text{эксп}} = И + A_o \quad (4.13)$$

где $И$ - годовые затраты на эксплуатацию машины (без учета амортизационных отчислений на реновацию), руб/г; A_o - амортизационные отчисления, руб/г.

Для расчета амортизационных отчислений был выбран линейный метод:

A_o – амортизационные отчисления, руб/г;

$$A_o = \frac{C_m}{СПИ} \quad (4.14)$$

где C_m - себестоимость специального автомобиля, руб;

СПИ – срок полезного использования машины, лет.

Расчетные годовые затраты на эксплуатацию машины определялись по формуле [34]:

$$И = S_{зп} + S_э + S_c + S_г + S_{ТОиР} + S_{ш} + S_k \quad (4.15)$$

где $S_{зп}$ - заработкая плата (основная и дополнительная) рабочих, управляющих техникой, с учетом отчислений на социальное страхование, руб/г;

$S_э$ - затраты на энергоносители, руб/г;

S_c - затраты на смазочные материалы, руб/г;

$S_г$ - затраты на гидравлическую жидкость, руб/г;

$S_{ТОиР}$ - затраты на все виды технического обслуживания и ремонтов, руб/г;

$S_{ш}$ - затраты на замену шин, руб/г;

S_k - косвенные затраты, руб/г.

Для расчета затрат на заработную плату необходимо определить размеры ставок сотрудников на 1 автомобиль.

Различают явочный и списочный состав сотрудников. В списочный состав включена часть сотрудников по тем или иным причинам отсутствующих на работе. Количество сотрудников в списочном составе можно определить по формуле [31]:

$$\Psi_{сп} = \Psi_{яв} \cdot k_{зам} \quad (4.16)$$

где $\Psi_{сп}$ – количество сотрудников в списочном составе, чел;

$\Psi_{яв}$ – количество сотрудников в явочном составе, чел;

$\kappa_{зам}$ - коэффициент замещения.

Коэффициент замещения примем $\kappa_{зам}=1,12$.

Явочным составом основного персонала автомобиля являются 2 водителя-оператора, поэтому затраты на заработную плату основного персонала можно найти по формуле [31]:

$$S_{зп} = \Psi_{яв} \cdot \kappa_{зам} \cdot СЗ + ОС \quad (4.17)$$

где СЗ – средняя годовая зарплата по региону, руб;

ОС – отчисления на социальные нужды, руб.

К затратам на заработную плату также необходимо отнести отчисления на социальные нужды. В 2016 г. общий норматив отчислений в государственные внебюджетные фонды составляет 47 % от фонда оплаты труда.

Затраты на энергоносители S_3 рассчитываются по формуле[34]:

$$S_3 = E_t \cdot \Pi_1 \quad (4.18)$$

где E_t – годовая норма расхода топлива, л;

Π_1 – стоимость 1 литра топлива, руб;

Затраты на смазочные материалы определялись по формуле [34]:

$$S_c = \varepsilon S_3 \quad (4.19)$$

где ε - коэффициент перехода от затрат на энергоноситель к затратам на смазочные материалы.

Затраты на рабочую жидкость определяются по формуле [4]:

$$S_r = V_r \cdot \gamma_m \cdot \Pi_{mg} \cdot k_{qr} \cdot \frac{T}{t_{mg}} \quad (4.20)$$

где V_r - емкость гидросистемы, m^3 ;

γ_m - объемная масса рабочей жидкости, кг/м³;

Π_{mg} - цена рабочей жидкости, руб/кг;

k_{qg} - коэффициент доливок жидкости в гидросистему;

t_{mg} - периодичность замены жидкости в гидросистеме, маш-ч.

Затраты на техническое обслуживание и текущий ремонт $S_{TOиP}$ включают заработную плату ремонтных рабочих $S_{зп.р.}$, руб., включая социальные отчисления, а также стоимость материалов и запасных частей C_{to} , руб.

$$S_{TOиP} = S_{зп.р.} + C_{to} \quad (4.21)$$

Явочная численность ремонтных рабочих, занятых техническим обслуживанием и ремонтом определяется по формуле [31]:

$$\Psi_{to} = \frac{t_{to}}{T} \quad (4.22)$$

где Ψ_{to} – количество ремонтных рабочих, занятых техническим обслуживанием и ремонтом в явочном составе, чел;

t_{to} – время простоя автомобиля во время технического обслуживания и ремонта, ч.

Заработкая плата ремонтных рабочих рассчитывалась по формуле (4.17).

Количество и стоимость материалов и запасных частей для технического обслуживания и ремонта автомобиля зависит от объема перевозок. В свою очередь объем перевозок зависит от провозной способности ПС, которую можно определить по формуле [31]:

$$ПС = q \cdot y \cdot z \cdot (365 - t_c - t_n - \frac{t_{to}}{24}) \quad (4.23)$$

где q – грузоподъемность автомобиля, т;

y – коэффициент использования грузоподъемности;

z – число ездок автомобиля за сутки.

Рассчитаем годовой грузооборот автомобиля по формуле [31]:

$$\text{ГО} = \text{ПС} \cdot l_{\text{ср}} \quad (4.24)$$

где $l_{\text{ср}}$ – средний пробег автомобиля за одну поездку, км.

Количество автомобиле-км определяется по формуле [31]:

$$A = \frac{\text{ГО}}{q \cdot y} \quad (4.25)$$

Стоимость материалов и запасных частей для технического обслуживания и ремонта автомобиля [31]:

$$C_{\text{то}} = \frac{A}{1000} \cdot \text{НРМ} \quad (4.22)$$

где НРМ – норма расхода материалов на техническое обслуживание и ремонт, руб/1000 км.

Затраты на замену шин определялись по формуле [31]:

$$S_{\text{ш}} = \frac{A \cdot n_{\text{ш}}}{L_{\text{ш}}} \cdot C_{\text{ш}} \quad (4.26)$$

где $n_{\text{ш}}$ – число колёс автомобиля;

$L_{\text{ш}}$ – норма пробега шины;

$C_{\text{ш}}$ – стоимость шины, руб.

Косвенные расходы определялись по формуле [34]:

$$S_{\text{к}} = 0,3S_{\text{зп}} + 0,1(S_{\text{з}} + S_{\text{c}} + S_{\text{г}} + S_{\text{ТОиР}} + S_{\text{ш}}) \quad (4.27)$$

Расчет годовых эксплуатационных затрат специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО проводился по формулам 4.10-4.27, исходные данные и результаты расчетов представлены в Приложении Е.

Производительность автомобиля [31]:

$$\Pi = \frac{Q_{куз} \cdot k_3 \cdot k_y \cdot \rho_{отх} \cdot 60}{[t_{пер} \cdot (n_3 - 1) + (t_{ман} + t_{пз}) \cdot n_3 + t_{погр} \cdot n + t'_{пз} + t_{разгр} + \frac{2 \cdot 60 \cdot l}{v_{ср.тр}}]}, \quad (4.28)$$

где $Q_{куз}$ – вместимость кузова автомобиля, м³;

k_3 – коэффициент заполнения кузова автомобиля;

k_y – коэффициент уплотнения отходов в кузове;

$\rho_{отх}$ – плотность отходов, т/м³;

$t_{пер}$ – средняя продолжительность переездов от одного места сбора отходов до другого, мин;

$t_{ман}$ - средняя продолжительность маневрирования при въезде во дворы и подъезда к контейнеру, мин;

$t_{пз}$ - средняя продолжительность подготовительно-заключительных операций при погрузке контейнеров, мин;

$t_{погр}$ - средняя продолжительность погрузки одного контейнера, мин;

$t'_{пз}$ – средняя продолжительность подготовительно-заключительных операций по разгрузке на полигоне, мин;

$t_{разгр}$ – средняя продолжительность разгрузки на полигоне, мин;

n_3 – число заездов во дворы в течение одного цикла загрузки;

n – число загружаемых контейнеров в кузов специального автомобиля за один цикл;

l – среднее расстояние от места сбора отходов до места их обезвреживания и утилизации, км;

$v_{ср.тр}$ – средняя транспортная скорость, км/ч.

Расчет производительности специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО проводился по формулам 4.9, 4.28, исходные данные и результаты расчетов представлены в Приложении Е.

В сводной таблице 4.6 представлены полученные показатели работы автомобиля и рассчитаны годовые удельные затраты.

Таблица 4.6 - Годовые удельные затраты специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО.

№	Показатель	Ед. изм.	Специальный автомобиль с задней загрузкой ТКО БМ-53229-1	
			по действующей методике	по предложенной методике
1	Годовой фонд работы машины, T	маш-ч/год	3540,48	3540,48
2	Годовые эксплуатационные затраты, $Z_{эксп}$	руб/г	4992022	4781764,50
3	Годовая эксплуатационная производительность, P_g	т/г	2243	2243
4	Годовые удельные приведенные затраты, $Z_{уд}$	руб/т	2225,60	2131,86

Таким образом, применение предложенной методики позволит за счет снижения годовых эксплуатационных затрат снизить удельные приведенные годовые затраты до 4,4 %. По действующей методике годовые удельные приведенные затраты составят 2225,60 руб/т, по предложенной методике – 2131,86 руб/т, что позволит при существующей загрузке автомобиля экономить на его эксплуатации до 210 тыс. руб. в год.

Выводы по главе 4.

1. Получены экспериментальные зависимости изменения расхода топлива специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО от массы загружаемых отходов и оборотов двигателя базового шасси при подъеме контейнеров с ТКО.

2. Проведено аналитическое исследование. Проведена оценка адекватности разработанной математической модели реальному объекту. Установлено, что математическая модель значимо описывает результаты экспериментальных исследований.

3. Установлены экспериментальные закономерности изменения расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации автомобиля от массы загружаемых отходов и оборотов двигателя. Работа на рекомендованных оборотах двигателя позволит снизить количество фактически израсходованного топлива при осуществлении операции подъема и опускания контейнеров с ТКО до 1,5 л за рейс.

4. На основе установленных закономерностей разработана методика дифференцированного корректирования норм расхода топлива с учетом загрузки автомобилем различной массы груза. Применение разработанной методики позволит снизить удельные приведенные годовые затраты до 4,4 %, что позволит, при существующей загрузке автомобиля, экономить на его эксплуатации до 200 тыс. руб. в год.

ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ДИССЕРТАЦИИ

1. На основе разработанных экспериментально-расчетных зависимостей решена важная научно-практическая задача повышения эффективности перевозки твердых коммунальных отходов путём оперативного корректирования норм расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО.

2. Анализ факторов, влияющих на изменение расхода топлива специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО в технологическом режиме эксплуатации, показал, что масса загружаемых отходов и обороты двигателя базового шасси оказывают наибольшее влияние на расход топлива. Установлено, что наиболее значимым фактором являются обороты двигателя базового шасси.

3. Разработана математическая модель изменения нагрузки на коленчатом валу двигателя специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО в технологическом режиме эксплуатации, в которой впервые учтены факторы: масса груза и обороты двигателя базового шасси. Доказана адекватность разработанной математической модели реальному объекту. Модель позволяет теоретически определить расход топлива в технологическом режиме эксплуатации специальных автомобилей.

4. Установлены экспериментальные закономерности изменения расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации автомобиля от массы загружаемых отходов и оборотов двигателя. Работа на рекомендованных оборотах двигателя позволит снизить количество фактически израсходованного топлива при осуществлении операции подъема и опускания контейнеров с ТКО до 1,5 л за рейс.

5. С учетом полученных закономерностей, разработана методика дифференцированного корректирования норм расхода топлива специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО в технологическом режиме эксплуатации. Применение разработанной методики позволит снизить удельные

приведенные годовые затраты на 4,4 %, что позволит, при существующей загрузке автомобиля, экономить на его эксплуатации до 200 тыс. руб. в год.

6. Разработаны, научно обоснованы и внедрены в работу действующих АТП рекомендации по определению нормы расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации специальных автомобилей для сбора и транспортирования ТКО, использование которых позволяет уменьшить затраты на топливо.

7. Экономический эффект достигается за счет научно-обоснованного снижение расхода топлива в технологическом режиме эксплуатации, что позволит в оперативном режиме выявлять наличие перерасхода топлива автомобилем и определять его причину.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Адлер, Ю.П. Планирование эксперимента при поиске оптимальных условий / Ю.П. Адлер, Е.В. Маркова, Ю.В. Грановский. – М.: Наука, 1976. – 279 с.
2. Алтунина, М.С. Совершенствование системы технического обслуживания и ремонта кузовных мусоровозов : дис. ... канд. техн. наук. : 05.05.04 – Новочеркасск, 2015. – 145 с.
3. Аношина, Т.С. Повышение экономических и экологических качеств транспортного дизеля при работе на режимах малых нагрузок и холостых ходов : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.04.02. – М., 2014. –18 с.
4. Баловнев, В.И. Эксплуатация специальных автомобилей для содержания и ремонта городских дорог : практическое пособие / Баловнев В.И., Карабан Г.Л., Засов И.А. и др. – 2-е изд. перераб. И доп. – М.: Транспорт, 1992. – 263 с.
5. Басс, Б.А. Повышение топливной экономичности бензиновых двигателей увеличением энергии источника искрового зажигания : дис. ... канд. техн. наук: 05.04.02 . – М., 1984. – 201 с.
6. Башта, Т.М. Гидравлика, гидромашины и гидроприводы / Башта Т.М., Руднев С.С., Некрасов Б.Б. и др. Учебник для машиностроительных вузов. 2-е изд., перераб. - М.: Машиностроение, 1982.– 423 с.
7. Блохин, А.И. Сравнительный анализ определения расхода топлива автомобиля с использованием расходомера DFL3X-5BAR и расчётным методом с помощью данных диагностического протокола OBD II / А.И. Блохин, Ю.И. Молев, П.С. Мошков, А.Н. Тихомиров // Современные проблемы науки и образования. – 2015 - № 1. – С. 21-30.
8. Борисов, Г.В. К вопросу о нормировании расхода жидкых топлив на автомобильном транспорте / Г.В. Борисов, К.Я. Лелиовский, Г.В. Пачурин // Автотранспортное предприятие. – 2015 - № 2. – С. 51-55.

9. Великанов, Д.П. Автомобильные транспортные средства / Д.П. Великанов, В.И. Бернацкий, Б.Н. Нифонтов, И.П. Плеханов. – М.: Транспорт, 1977. – 326 с.
10. Вершинин, О.С. Система измерения расхода топлива на транспортных средствах в условиях эксплуатации и ее аппаратурная реализация : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.11.13. - Казань, 2009. – 16 с.
11. Гидроцилиндры для мусоровозов производства ОАО «Рязанский АРЗ». [Электронный ресурс]. URL: http://www.prommashina.ru/catalog/gidrotsilindry_i_zapchasti_k_musorovozam_proizvodstva_oao_ryazhskiy_arz_/?SECTION_CODE=gidrotsilindry_i_zapchasti_k_musorovozam_proizvodstva_oao_ryazhskiy_arz_ (дата обращения: 12.09.2017).
12. Гликман, Б.Ф. Математические модели пневмогидравлических систем – М.: Наука, 1986. – 368 с.
13. Гмурман, В.Е. Теория вероятностей и математическая статистика : учеб. пособие. / В.Е. Гмурман. – М.: Высшее образование, 2008. – 479 с.
14. Говорущенко, Н.Я. Экономия топлива и снижение токсичности на автомобильном транспорте – М.: Транспорт, 1990. – 135 с.
15. Годунов, С.К. Численное решение многомерных задач газовой динамики / С.К. Годунов, А.В. Забродин, М. Я. Иванов и др. – М.: Наука, 1976. – 400 с.
16. Датчики давления DMP 33L, DMP 330H. Руководство по эксплуатации – М., 2013 г. – 13 с.
17. Демин, Е.С. Методы вычислений уровня и плотности топлива наземных транспортных средств при ассиметричных измерениях / Демин Е.С. // Вестник Иркутского Государственного технического университета. – 2016. – № 2 (109). – С. 107-115.
18. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов // ДОПОГ/ADR. – заключено в г. Женева 30.09.1957 г.
19. Евтин, П.В. Оценка погрешности измерения расхода топлива методом «доливки бака до полного» / П.В. Евтин, Л.Г. Резник // Приспособленность

автомобилей, строительных и дорожных машин к суровым условиям эксплуатации : Межвуз. сб. науч. тр. – Тюмень, 1999. – С. 45-47.

20. Евтин, П.В. Сбережение топлива при эксплуатации автомобилей в температурных условиях севера и Сибири : дис. ... канд. техн. наук : 05.22.10 – Тюмень, 2000. – 125 с.

21. Елисеева, И.И. Статистика : учебник для вузов./ под ред. И.И. Елисеевой – СПб.: Питер, 2010. – 368 с.

22. Елисеева, И.И. Эконометрика : учебник / И.И. Елисеева, С.В. Курышева, Т.В. Костеева и др.; под ред. Елисеевой И.И. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. Финансы и статистика, 2007. – 576 с.

23. Желтышев, А.В. Измерение расхода топлива автомобилей с электронным управлением системы питания / А.В. Желтышев, Н.Н. Желтышева, А.К. Назиров // Механики XXI Века. – Братск, 2015. - №14– с. 213-216.

24. Зажигаев, Л.С. Методы планирования и обработки результатов физического эксперимента / Л.С. Зажигаев, А.А. Кишьян, О.И. Романников. – М.: Атомиздат, 1978. - с. 232.

25. Закон Пермского края о программе социально-экономического развития Пермского края на 2012-2016 годы [Электронный ресурс]. URL: <http://www.perm.ru/images/banners/140-20.12.12.pdf> (дата обращения: 10.07.2017).

26. Захаров, Д.А. Влияние зимних условий эксплуатации автомобилей на топливную экономичность двигателей : дис. ... канд. техн. наук : 05.22.10 – Тюмень, 2000. – 165 с.

27. Захаров, Д.А. Дифференцируемое нормирование расхода топлива автомобилем-рефрижератором при работе на развозочных маршрутах / Д.А. Захаров, П.А. Козлов, Л.Г. Резник // Научно-технический вестник Поволжья. – 2014. – № 3. – С. 119-122.

28. Захаров, Н.С. Моделирование процессов изменения качества автомобилей / Н.С. Захаров. – Тюмень: ТюмГНГУ, 1999. – 127 с.

29. Захаров, Н.С. Система формирования расхода топлива снегоочистительными автомобилями аэропортов [Электронный ресурс] / Н.С.

Захаров, И.Ф. Шакиров // Инженерный вестник Дона – 2015. – №1. URL: http://ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD_59_Zaharov.pdf_0ffe0c91f5.pdf (дата обращения: 08.09.2017)

30. Иванов, А.С. Приспособленность газодизельных автомобилей к низкотемпературным условиям эксплуатации и массе перевозимого груза по расходу топлива и токсичности отработавших газов : дис. ... канд. техн. наук : 05.22.10 - Тюмень, 2011. – 155 с.

31. Карабан, Г. Л. Машины для городского хозяйства / Г.Л. Карабан, В.И. Баловнев, И.А. Засов, Б.А. Лифшиц. – М.: Машиностроение, 1988. - 272 с.

32. Карабан, Г. Л. Машины для городского хозяйства / Г.Л. Карабан, В.И. Баловнев, И.А. Засов, Б.А. Лифшиц. – М.: Машиностроение, 1988. - 272 с.

33. Карнаухова, И.В. Система корректирования зимних норм расхода топлива. / И.В. Карнаухова // Современные проблемы науки и образования. – 2014 – № 5. – С. 165-171.

34. Карпухин, П.Г. Определение грузоподъемности машин для сбора и вывоза твердых отходов : дис. ... канд. техн. наук.: 05.05.04. – Москва, 2004г. – 196 с.

35. Квишко, В.Ф. EPSILON — инновации в измерении уровня топлива / Квишко В.Ф. // Материалы 3-ей Всерос. науч.-практ. конф. ГЛОНАСС – РЕГИОНАМ. Под общ. ред. д.т.н., проф. А.Н. Новикова. – Орел, 2013. – с. 60-62

36. Кожевников, Е.В. Повышение эффективности транспортно-логистического процесса доставки твердых бытовых отходов : автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01. – М., 2004. –26 с.

37. Коробки отбора мощности. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.korobki.ru/catalog/kom/zil-mp69-4202010-40.html> (дата обращения: 12.09.2017).

38. Кузьмин, Н.А. Проблема нормирования расходов автомобильных топлив и смазочных материалов в РФ / Н.А. Кузьмин // Автотранспортное предприятие. – 2010. - № 8. – С. 20–22.

39. Льюис, Э. Гидравлические системы управления / Э. Льюис, Х. Стерн. – М.: Мир, 1966. – 407 с.
40. Лялькина, Г.Б. Математическая обработка результатов эксперимента : учеб. пособие / Г.Б. Лялькина, О.В. Бердышев – Пермь: Изд-во Перм. нац. исслед. политехн. ун-та, 2013. – 78 с.
41. Ляпин, Н. А. Оценка экономической эффективности владения грузовым коммерческим автомобилем : монография/ Н. А. Ляпин, Е. Ю. Ивакина, А. А. Раюшкина, А. П. Федин, К. В. Чернышов; под ред. Н. А. Ляпина; ВолгГТУ. – Волгоград, 2015. – 112 с.
42. Макарова, А. Н. Методика оперативного корректирования нормативов периодичности технического обслуживания с учётом фактических условий эксплуатации автомобилей : дис. ... канд. техн. наук : 05.22.10. - Оренбург, 2016. - 208 с.
43. Мальцев, Д.В. Совершенствование организации перевозочного процесса твердых бытовых отходов автомобильным транспортом : дис. ... канд. техн. наук: 05.22.10 . - Орел, 2016. – 142 с.
44. Матиевский, Г.Д. Снижение расхода топлива и вредных выбросов дизеля на режимах постоянной мощности : автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.04.02. - Барнаул, 2013. –16 с.
45. Мацулевич, М.А. Повышение топливной экономичности на эксплуатационных режимах при смешанном регулировании мощности бензинового двигателя : дис. ... канд. техн. наук: 05.04.02 . - Челябинск, 2013. – 155 с.
46. Медведев, А.Н. Повышение топливной экономичности автомобильных дизелей отключением части цилиндров : дис. ... канд. техн. наук: 05.04.02 . - Челябинск, 2008. – 138 с.
47. Моисеева, Н.М. Повышение эффективности управления процессами перевозок твердых бытовых отходов на территории области : дис. ... канд. техн. наук : 05.22.08. – М., 2008. – 205 с.

48. Молев, Ю.И. Методика определения расхода топлива автомобиля с использованием данных диагностического протокола ОВД II / Ю.И. Молев, П.С. Мошков, Д.А. Соколов, А.Н. Тихомиров, В.В. Щербаков // Фундаментальные исследования. – 2015 - № 8-1. – С. 74-78.
49. Мусоровоз МКЗ-10. Руководство по эксплуатации и ремонту – Изд-во ОАО «Ряжский авторемонтный завод» - г. Ряжск, 1999. – с. 19.
50. Мусоровоз с задней загрузкой БМ-53229-1[Электронный ресурс]. URL: <http://moskommash.ru/magazin/musorovozy/musorovozy-s-obemom-18-3/musorovoz-s-zadnej-zagruzkoj-bm-7028-13-01-bm-53229-1> (дата обращения: 01.09.2017).
51. Назаров, А.И. Системы линейных уравнений и алгебра матриц : учеб. пособие / А.И. Назаров, И.А. Назаров, Г.С. Светлова. - СПб: Изд-во СПбГЭТУ, 1994.
52. Новиков, А.Н. Интеллектуальная система управления грузовыми перевозками / А.Н. Новиков, А.А. Катунин, А.Н. Семкин, В.В. Васильева // Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика. – 2015. – т. 3. - № 5-3 (16-3). – С. 151-159.
53. Новиков, А.Н. Управление перевозками грузов автомобильным транспортом в современных условиях / А.Н. Новиков, А.А. Катунин, А.Н. Семкин // Информационные технологии и инновации на транспорте: материалы междунар. науч.-практ. конф. – Орел: Госуниверситет-УНПК, 2015. – С. 247-252.
54. О введении в действие методических рекомендаций "Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте" / Распоряжение Минтранса России от 14.03.2008 N АМ-23-р (ред. от 14.07.2015).
55. О внесении изменений в Федеральный закон "Об отходах производства и потребления", отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных законодательных актов (положений законодательных актов) Российской Федерации: Федеральный закон от 29 декабря 2014 г. № 458-ФЗ.

56. О лицензировании деятельности по сбору, транспортированию, обработке, утилизации, обезвреживанию, размещению отходов I-IV классов опасности: Постановление Правительства РФ от 03 октября 2015 г. № 1062 (с «Положением о лицензировании деятельности по сбору, транспортированию, обработке, утилизации, обезвреживанию, размещению отходов I-IV классов опасности») .

57. О лицензировании отдельных видов деятельности: Федеральный закон от 04 мая 2011 г. № 99-ФЗ. – ред. от 30.12.2015 г.

58. О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения: Федеральный закон от 30 марта 1999 г. № 52-ФЗ. – ред. от 03.07.2016 , с изм. и доп., ступ. в силу с 04.07.2016 г.

59. Об отходах производства и потребления: Федеральный закон от 24 июня 1998 г. № 89-ФЗ. – ред. от 03.07.2016 г.

60. Об утверждении Порядка учета в области обращения с отходами: Приказ Минприроды России от 01.09.2011 N 721 - ред. от 25.06.2014 г.

61. Об утверждении Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом // Зарегистрировано в Минюсте РФ 18.12.1995 N 997.

62. Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом: Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. № 272. – ред. от 03.12.2015, с изм. от 17.05.2016 .

63. Олимпиев, А.В. Повышение эффективности двухэтапной технологии вывоза отходов : дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01 . – М., 2014. – 119 с.

64. Певнев, Н.Г. Экономическая оценка обновления парка подвижного состава АТП : метод. указ. по выполнению курсовой работы для студентов специальности 190601 «Автомобили и автомобильное хозяйство» очной и заочной форм обучения / Н.Г. Певнев, Е.О. Чебакова, Л.С. Трофимова. – Омск: СибАДИ, 2010.–48 с.

65. Петруня, И.А. Повышение эксплуатационной топливной экономичности транспортных дизелей регулированием их рабочих объемов : автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.04.02. – М., 2014. –18 с.

66. Плотность отходов [Электронный ресурс]. URL: <http://www.eco-tbo.ru/volume/plotnost.pdf> (дата обращения: 11.09.2017).
67. Подчуфаров, Б.М. Основы динамики тепломеханических систем : учеб. пособие / Б.М. Подчуфаров. – Тула: ТулПИ, 1982. – 82 с.
68. Подчуфаров, Ю.Б. Математические модели автоматических систем. Гидромеханические системы : учеб. пособие / Ю.Б. Подчуфаров, Г.Б. Кирик, В.М. Андреев. – Тула: ТулПИ, 1987. – 96 с.
69. Подчуфаров, Ю.Б. Физико-математическое моделирование систем управления и комплексов / Ю.Б. Подчуфаров. – М.: Изд-во Физико-математической литературы, 2002. – 168 с.
70. Постановление Госстроя РФ от 09.03.2004 N 36 "Об утверждении рекомендаций по расходу топлива машинами для содержания, ремонта автомобильных дорог и объектов внешнего благоустройства поселений".
71. Постановление администрации города Перми от 10.03.2010 №109 «Об утверждении концепции администрации города Перми по санитарной очистке территории города Перми от твердых бытовых отходов» [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».
72. Прокофьев, В.Н. Аксиально-поршневой регулируемый гидропривод / В.Н. Прокофьев, Ю.А. Данилов, Л.А. Кондаков.- М.: Машиностроение, 1969. – 495 с.
73. Прокофьев, В.Н. Машиностроительный гидропривод / В.Н. Прокофьев, Л.А. Кондаков, Г.А. Никитин. – М.: Машиностроение, 1978 – 495 с.
74. Проценко, А.В. Применение технических средств контроля для сокращения эксплуатационных затрат грузовых автомобилей / А.В. Проценко, М.Д. Малютин // Техника и технологии строительства. – 2015. – № 1(1) – с.96-103.
75. Санитарные правила содержания территорий населенных мест : СанПиН 42-128-4690-88: утв. Минздравом СССР 05.08.1988 №4690-88. – 1988. – с. 10.

76. Северова, Е.С. Разработка методики планирования перевозок твердых коммунальных отходов автомобильным транспортом : дис. ... канд. техн. наук : 05.22.10 - Тюмень, 2006. - 130 с.
77. Тевяшев, А.Д. Геоинформационная аналитическая система оперативного планирования маршрутов движения мусороуборочных машин / А.Д. Тевяшев, О.И. Матвиенко, О.В. Шиян // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2015 - № 4(74) – С. 36-42.
78. Тензодатчики – Тензо-М [Электронный ресурс]. URL: <https://www.tenso-m.ru/tenzodatchiki/> (дата обращения: 08.09.2017).
79. Технические характеристики Коммаш (Москва) БМ-53229-1 на шасси КамАЗ-65115 [Электронный ресурс]. URL: http://dorkomteh.ru/excapedia/technic/kommash_moskva_bm-53229-1_na_shassi_kamaz-65115 (дата обращения: 12.09.2017).
80. Трясцин, А.П. Транспортировка опасных отходов автомобильным транспортом / А.П. Трясцин // Мир транспорта и технологических машин. – 2017. – № 1(56). – С. 107 – 113.
81. Ульянов, С.В. Интеллектуальные системы управления физическими и логическими экспериментами / С.В. Ульянов, Г.П. Решетников, Н.А. Токарева, О.А. Крейдер. // Системный анализ в науке и образовании.- 2013. – №1. - с. 1-64.
82. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: Федеральный закон от 08 ноября 2007 г. № 259-ФЗ – ред. от 03.07.2016 .
83. Федорец, В.А. Расчет гидравлических и пневматических приводов гибких производственных систем / В.А. Федорец. – Киев: «Выща школа», 1988. – 180 с.
84. Хмелев, Р.Н. Математическое и программное обеспечение системного подхода к исследованию и расчету поршневых двигателей внутреннего сгорания: монография – Тула: Изд-во ТулГУ, 2011. – 229 с.

85. Чайников, Д.А. Приспособленность автомобилей к массе перевозимого груза по расходу топлива : дис. ... канд. техн. наук : 05.22.10. - Тюмень, 2006. - 137 с.
86. Чернов, Г. DS18B20 русское описание работы с датчиком температуры / Г. Чернов. - Украина: Магетекс, 2009. - 33 с.
87. Шатров, М.Г. Автомобильные двигатели : учебник для студ. высш. учеб. заведений / М.Г. Шатров, К.А. Морозов, И.В. Алексеев и др. - М.: Издательский центр «Академия», 2011. - 464 с.
88. Шенк, Х. Теория инженерного эксперимента / Х. Шенк. - М.: Мир, 1972, 381 с.
89. Шмелев, С.А. Анализ технического уровня расходомеров дизельного топлива / С.А. Шмелев, Д.С. Буклагин // ВЕСТНИК ВИЭСХ. - М., 2012. - т. 2. - № 7. - с. 64-65.
90. Шмелев, С.А. Методы и приборы для измерения расхода топлива при испытаниях сельскохозяйственной техники / С.А. Шмелев, Д.С. Буклагин // Техника и оборудование для села. - Правдинский, 2012. - № 12 (185) – с. 15-17
91. Электронная система управления двигателем [Электронный ресурс]. URL: <http://www.remkam.ru/kamze81-3/> (дата обращения: 12.09.2017).
92. Abdelli, I.S. GIS-based approach for optimized collection of household waste in Mostaganem city (Western Algeria) / Abdelmalek F., Djelloul A., Mesghouni K. and Addou A. // Waste Management & Research Vol. 34(5) – 2016 – p. 417– 426.
93. Agar, B.J. Fuel consumption, emissions estimation, and emissions cost estimates using global positioning data / Agar B.J., Baetz B.W., Wilson B.G. // J. Air & Waste Man. Assn. № 57. – 2007 – p. 348–354.
94. Ericsson, E. Optimizing route choice for lowest fuel consumption – potential effects of a new driver support tool / Ericsson E., Larsson H., Brundell-Freij K. // Transportation Research Part C. № 14. – 2006 – p. 369–383.
95. Jovičić, N.M. Route optimization to increase energy efficiency and reduce fuel consumption of communal vehicles / Jovičić N.M., Bošković G.B., Vujić G.V., et al. // Thermal Science. № 14 – 2011 – p. 67–78.

96. Kuo, Y. Optimizing the VRP by minimizing fuel consumption / Kuo Y., Wang C. C. // Management of Environmental Quality. № 22 – 2011 – p. 440–450.
97. Kuo, Y. Using simulated annealing to minimize fuel consumption for the time-dependent vehicle routing problem / Kuo Y. // Computers & Industrial Engineering. № 59 – 2010 – p. 157–165.
98. Tavares, G. A case study of fuel savings through optimization of MSW transportation routes / Tavares G., Zsigraiova Z., Semiao V., et al. // Management of Environmental Quality. № 19 – 2009 – p. 444–454.
99. Thuy, T.T. Nguyen. Fuel consumption estimation for kerbside municipal solid waste (MSW) collection activities / Thuy T.T. Nguyen, Bruce G. Wilson // Waste Management & Research. № 28 – 2010 – p. 289–297.
100. Xiao, Y. Development of a fuel consumption optimization model for the capacitated vehicle routing problem / Xiao Y., Zhao Q., Kaku I., et al. // Computers & Operations Research. № 39 – 2012 – p. 1419–1431.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Таблица П.1.1. Технические характеристики специального автомобиля БМ-53229-1

Параметры	Значение
Тип базового шасси	КамАЗ-65115
Вместимость кузова, куб. м.	18,5
Масса спецоборудования, кг	6215
Масса вывозимого мусора, кг	11000
Коэффициент уплотнения мусора	6
Габаритные размеры, мм	
– длина	9015
– ширина	2500
– высота	3700
Грузоподъемность кантователей, кг	
– для контейнеров 0,8 и 1,1 м ³	500
– для контейнеров 7,5 м ³	2000

Таблица П.2.1. Характеристики элементов первого контура гидравлической системы специального автомобиля БМ-53229-1

Показатель	Значение
Гидравлический насос	Аксиально-поршневой нерегулируемый насос 210.16 левого вращения
Рабочий объем, см ³	28,1
Номинальная подача насоса л/мин	52,3
Номинальная мощность насоса, кВт	19,1
Коэффициент подачи насоса	0,97
КПД насоса	0,925
Максимальная частота вращения, об/мин	1920

Таблица П.2.2. Характеристики элементов второго контура гидравлической системы специального автомобиля БМ-53229-1

Показатель	Значение
Гидравлический насос	Аксиально-поршневой нерегулируемый насос 310.56 правого вращения
Рабочий объем, см ³	56,0
Номинальная подача насоса л/мин	210,0
Номинальная мощность насоса, кВт	147,0
КПД насоса	0,925
Максимальная частота вращения, об/мин	3750

Таблица П.2.3. Характеристики гидроцилиндров специального оборудования специального автомобиля БМ-53229-1

Применяемость гидроцилиндра	Геометрические размеры (Диаметр поршня x диаметр штока x ход поршня), мм
Гидроцилиндр подъема задней части	90x50x620
Гидроцилиндр несущей плиты	110x56x780
Гидроцилиндр несущей плиты с электродатчиком	110x56x780
Гидроцилиндр прессующей плиты	90x50x415
Гидроцилиндр прессующей плиты с электродатчиком	90x50x415
Гидроцилиндр загрузочного устройства	80x56x400
Гидроцилиндр порталной загрузки	80x45x1200
Гидроцилиндр подъема загрузочной рамки	50x25x50

Таблица П.3.1. Основные технические характеристики устройства

№	Наименование параметра	Значение
1	Количество каналов	2
2	Разрядность АЦП	24 бит
3	Входное сопротивление	11 мОм
4	Диапазон входного сигнала	0-5 В
5	Максимальная частота преобразования	470 Гц
6	Защита входов	Защитные диоды
7	Напряжение питания постоянного тока	24 В.
8	Потребляемая мощность, не более	0,5 Вт
9	Габаритные размеры	115x90x35мм
10	Время преобразования	60-80 нс
11	Шум среднеквадратичный	40 нВ (при 4,17 Гц)
		85 нВ (при 16,7 Гц)
12	Интегральная нелинейность	78,75 мкВ

Таблица П.3.2. Основные характеристики датчика DMP 330L

Характеристика	Величина
Диапазон измерений	0-25000 кПа
Основная погрешность	±0.5%
Температура измеряемой среды	от -25 °С до +135 °С
Допустимое рабочее напряжение питания	14-36 В
Класс защиты от окружающей среды	IP 67

Таблица П.3.3. Основные технические характеристики тахометра

Характеристика	Величина
Напряжение питания	24 В
Посадочный диаметр	100 мм
Диапазон показаний	0 – 4000 об/мин

Таблица П.3.3. Основные технические характеристики весов

Характеристика	Величина
Напряжение питания	220В/ 4В/ 4Ач
Максимальная нагрузка	60 кг
Минимальная нагрузка	0,2 кг
Цена деления шкалы	10 г
Класс точности	III
Диапазон рабочих температур	от -10 °С до +40 °С

Таблица П.4.1. Исходные данные для расчетов

Наименование параметра	Значение
AE (Рисунок 2.3)	2,55 м
AB (Рисунок 2.3)	0,68 м
AC (Рисунок 2.3)	2,26 м
CD (Рисунок 2.3)	0,2 м
AD (Рисунок 2.3)	2,25 м
Высота подъема манипулятора	1,2 м
КПД гидравлической системы	0,99
КПД привода гидронасоса	0,855
Передаточное число от коленчатого вала двигателя к валу гидронасоса	1,26
Масса загрузочного портала	500 кг
K _{всп.заг.}	30

«Утверждаю»
 Генеральный директор
 ООО «ВМ-Сервис»
 Фарзатинов А.А.
 2016 г.



«Утверждаю»
 Проректор по науке и инновациям
 ФГБОУ ВО «ПНИПУ»
 Коротаев В.Н.
 2016 г.



МЕТОДИКА
 ДИФФЕРЕНЦИРОВАННОГО КОРРЕКТИРОВАНИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ
 НОРМЫ РАСХОДА ТОПЛИВА СПЕЦИАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ С
 УЧЕТОМ МАССЫ ПОДНИМАЕМОГО ГРУЗА

«Согласовано»

Члены комиссии
 от ООО «ВМ-Сервис»

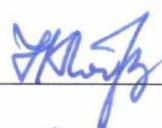
Генеральный директор
 ООО «ВМ-Сервис»

Фарзатинов А.А.



Члены комиссии
 от ФГБОУ ВО «ПНИПУ»

Научный руководитель
 д.т.н., проф.

 Лобов Н.В.

Ответственный исполнитель:
 Генсон Е.М.

Документ разработан в дополнение к методическим рекомендациям «Рекомендации по расходу топлива машинами для содержания, ремонта автомобильных дорог и объектов внешнего благоустройства поселений»

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Состояние вопроса
2. Цель и задачи методики
3. Методика дифференцированного корректирования технологической нормы расхода топлива специальных автомобилей с учетом массы поднимаемого груза
4. Заключение

СОСТОЯНИЕ ВОПРОСА

Проблема управления отходами производства и потребления все острее встает в России. С развитием рыночной экономики в России и увеличением конкуренции на рынке транспортирования твердых коммунальных отходов (ТКО), каждое автотранспортное предприятие, эксплуатирующее специальные автомобили, вынуждено бороться за конкурентоспособность предлагаемых услуг. Оптимизация и сокращение материальных затрат на эксплуатацию подвижного состава (ПС) является наиболее приоритетным направлением работы для повышения эффективности деятельности автотранспортного предприятия (АТП). Одной из основных статей затрат на транспортирование ТКО являются затраты на горюче-смазочные материалы, в частности, на топливо.

Для ведения статистической и оперативной отчетности, определения себестоимости перевозок и других видов транспортных работ, планирования потребностей предприятий в обеспечении нефтепродуктами, осуществления расчетов по налогообложению предприятий, осуществления режима экономии и энергосбережения потребляемых нефтепродуктов, проведения расчетов с пользователями транспортных средств, водителями и т.д. на АТП необходимо определять норму расхода топлива автомобилем. Действующие методические рекомендации по определению нормы расхода топлива ПС и существующие надбавки к ней, не учитывают и не отражают все условия эксплуатации специальных автомобилей в технологическом режиме работы, поэтому на АТП, нормы, как правило, рассчитываются по верхнему пределу. Данный факт не позволяет оперативно выявить перерасход топлива и определить его причину: плохое техническое состояние специального оборудования, утечки в гидросистеме, неквалифицированное управление транспортным средством (ТС), хищение и др.

Основными факторами, оказывающими влияние на расход топлива в технологическом режиме эксплуатации специального автомобиля для сбора и

транспортирования ТКО, являются масса загружаемых отходов и обороты двигателя базового шасси.

Реальная экономия на АТП может достигаться при корректном учете движения топлива, и, в первую очередь, определения нормы расхода топлива ТС. Обоснованную норму расхода топлива в зависимости от массы загружаемых отходов возможно определить по предлагаемой методике.

ЦЕЛЬ И ЗАДАЧИ МЕТОДИКИ

Целью методики является повышение эффективности эксплуатации автомобильного транспорта посредством более объективного подхода к процессу расчета норм расхода топлива.

Задача методики – регламентировать последовательность действий инженерно-технической службы АТП при учете движения топлива на предприятии.

МЕТОДИКА ДИФФЕРЕНЦИРОВАННОГО КОРРЕКТИРОВАНИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ НОРМЫ РАСХОДА ТОПЛИВА СПЕЦИАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ С УЧЕТОМ МАССЫ ПОДНИМАЕМОГО ГРУЗА.

Для определения значений нормы расхода топлива специального автомобиля, дифференцированной в зависимости от массы загружаемых отходов, сотруднику инженерно-технической службы (ИТС) АТП необходимо выполнить следующий порядок действий:

1. Перед началом рейса провести инструктаж водителя-оператора о необходимости установки минимально возможных оборотов двигателя при выполнении технологических операций.
2. По окончании рейса водителя-оператора с помощью автоматической бортовой системы взвешивания, произвести сбор данных о дате, времени и месте загрузки ТКО, количестве и массе загруженных контейнеров с ТКО. На основании путевого листа определить пробег и фактический расход топлива за смену.
3. На основании полученных данных произвести расчет нормы расхода топлива при загрузке контейнера с ТКО:

$$Q_{\text{техн}}(k) = \frac{g_e^k \cdot N_h^k}{1000 \cdot \rho_{\text{топл}}} \cdot t_{\text{заг.к}} \quad (4.5)$$

где $t_{\text{заг.к}}$ - время загрузки k -го контейнера с ТКО, ч; g_e^k - удельный расход топлива при загрузке k -го контейнера с ТКО, г/(кВт*ч); N_h^k - нагрузка на коленчатом валу двигателя при загрузке k -го контейнера с ТКО, кВт; $\rho_{\text{топл}}$ – плотность топлива, кг/м³.

4. Определить количество топлива, потраченное на загрузку кузова специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО:

$$\sum_{i=1}^k Q_{\text{техн}}(i) = Q_{\text{техн}}(1) + Q_{\text{техн}}(2) + \dots + Q_{\text{техн}}(k) \quad (4.6)$$

где k – количество загруженных контейнеров.

С учетом вспомогательных операций, расход топлива в технологическом режиме работы определить по формуле:

$$Q_{\text{техн}} = \sum Q_{\text{техн}}(k) \cdot K_{\text{всп.оп.}}$$

5. Рассчитать по действующим рекомендациям норму расхода специального автомобиля за рейс.

6. Сравнить полученное значение с количеством фактически израсходованного топлива за рейс.

7. При наличии значительном превышении фактически израсходованного топлива нормы, произвести анализ причин перерасхода. По результатам проверки, рекомендовать водителю-оператора к премированию или депремированию.

8. При расхождении значений в пределах погрешности, продолжать работу в штатном режиме.

Для простоты и автоматизации применения данных норм разработана программа, имеющая пользовательский интерфейс, представленный на рисунке 1.

РАСЧЕТ НОРМЫ РАСХОДА ТОПЛИВА

Расчет нормы Сформировать отчет

Дата	16.01.2017	Водитель	Алексеев Петр Семенович	Регион	59
АВТОМОБИЛЬ					
Г/н	C388TP159	Марка	БМ-534332	Двигатель	ЯМЗ-236
Расход топлива	88	Пробег	178	Кол-во баков	12
Масса баков	4960				
НАДБАВКА					
<input checked="" type="checkbox"/> Д1 - надбавка при работе спецмашин в черте г. <input type="checkbox"/> Д2 - надбавка на работу спецмашин в зимний и весенний периоды <input checked="" type="checkbox"/> Д3 - надбавка для автомобилей находящихся в эксплуатации в сельской местности <input checked="" type="checkbox"/> Д4 - надбавка при работе в городах с большой интенсивностью движения <input type="checkbox"/> Д5 - надбавка к общему расходу топлива на выполнение перевозки технологического груза			Норма расхода в техн. режиме: 7,4 Коэффициент оптимизации: 0,92 Норма расхода за смену: 91,8 Причина перерасхода: <input type="text"/>		
ИМПОРТ ДАННЫХ		РАССЧИТАТЬ НОРМУ		СОХРАНИТЬ В ОТЧЕТ	

Информация:

Расход топлива в норме

а

РАСЧЕТ НОРМЫ РАСХОДА ТОПЛИВА

Расчет нормы Сформировать отчет

Дата	14.01.2017	Водитель	Иванов Игорь Викторович	Регион	59
АВТОМОБИЛЬ					
Г/н	A267HM159	Марка	БМ-53229-1	Двигатель	КАМАЗ-740
Расход топлива	190	Пробег	294	Кол-во баков	16
				Масса баков	7480
НАДБАВКА					
<input checked="" type="checkbox"/> Д1 - надбавка при работе спецмашин в черте г. <input type="checkbox"/> Д2 - надбавка на работу спецмашин в зимний и весенний периоды <input checked="" type="checkbox"/> Д3 - надбавка для автомобилей находящихся в эксплуатации в санаториях <input checked="" type="checkbox"/> Д4 - надбавка при работе в городах с большой интенсивностью движения <input type="checkbox"/> Д5 - надбавка к общему расходу топлива на выполнение перевозки технологического груза			Норма расхода в техн. режиме	36,9	
			Коэффициент оптимизации	0,87	
			Норма расхода за смену	179	
			Причина перерасхода	<input type="button" value="Ошибка водителя"/> <input type="button" value="Неисправность базового шасси"/> <input type="button" value="Неисправность специального оборудования"/>	
<input type="button" value="ИМПОРТ ДАННЫХ"/> <input type="button" value="РАССЧИТАТЬ НОРМУ"/>			<input type="button" value="СОХРАНИТЬ В ОТЧЕТ"/>		

Информация:

Перерасход топлива за смену

б

Рисунок 1 - Разработанное программное обеспечение для определения нормы расхода топлива специального автомобиля за смену.

а – расход топлива в норме; б – фактический расход топлива превышает норму.

Сотрудник ИТС предприятия вводит в окно программы исходные данные: водителя-оператора, марку и модель автомобиля, пробег, количество фактически израсходованного топлива, выбирает из предложенного списка поправочные коэффициенты, и осуществляет выгрузку данных в программу с бортовой системы взвешивания (количество загруженных контейнеров, массу каждого контейнера, время загрузки контейнеров, время работы в технологическом режиме). Программа в автоматическом режиме рассчитывает норму расхода топлива в технологическом режиме работы автомобиля и норму расхода топлива за рейс, сравнивает ее с количеством фактически израсходованного топлива. При расхождении данных более чем на 5%, выводится сообщение о необходимости устранения причин данного расхождения. По результатам работы за установленный период формируется отчет о работе водителя-оператора, о

возможных неисправностях элементов и систем автомобиля, приводящих к снижению топливной экономичности.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Представленная методика составлена на основе результатов научно-исследовательской работы.

При выполнении научно-исследовательской работы были получены зависимости и разработано программное обеспечение для определения нормы расхода топлива специального автомобиля для сбора и транспортирования ТКО в зависимости от массы загружаемых отходов.

Таблица П.5.1 Годовой фонд работы специального автомобиля

№	Показатель	Ед. изм.	Специальный автомобиль с задней загрузкой ТКО БМ- 53229-1	
			по действующей методике	по предложенной методике
1	Время простоя машины по условиям работы, t_c	сут.	4	4
2	Выходные и праздничные дни, t_n	сут.	0	0
3	Продолжительность работы в течение суток, Р	ч	12	12
4	Продолжительность простоя машины во время ТО и Р, ПР _{ТОиР}	ч	244,8	244,8
5	Продолжительность простоя во время ТО и Р на 1 ч работы машины, $t_{рем}$		0,06	0,06
6	Продолжительность пребывания машины при ТО1, ПР _{ТО1}	ч	4,8	4,8
7	Продолжительность пребывания машины при ТО2, ПР _{ТО2}	ч	24	24
8	Продолжительность пребывания машины при ТР, ПР _{ТР}	ч	168	168
9	Продолжительность пребывания машины при КР, ПР _{КР}	ч	456	456
10	Количество ТО1 в год, n_{TO1}		6	6
11	Количество ТО2 в год, n_{TO2}		1,5	1,5
12	Количество ТР в год, n_{TR}		0,8	0,8
13	Количество КР в год, n_{KR}		0,1	0,1
14	Годовой фонд работы машины, Т	маш- ч/год	3540,5	3540,5

Приложение Е (продолжение)

Таблица П.5.2 Годовые эксплуатационные затраты на 1 специальный автомобиль

№	Показатель	Ед. изм.	Специальный автомобиль с задней загрузкой ТКО БМ- 53229-1	
			по действующей методике	по предложенной методике
1	Количество водителей в явочном составе, Ч _{яв}	чел	2	2
2	Коэффициент замещения, k _{зам}		1,12	1,12
3	Средняя заработка плата, СЗ	руб	360000	360000
4	Отчисления на социальные нужды основного персонала, ОС	руб	169200	169200
5	Затраты на заработную плату основного персонала, S _{зп}	руб	975600	975600
6	Стоимость автомобиля, См	руб	4470000	4470000
7	Срок полезного использования, СПИ	лет	10	10
8	Амортизационные отчисления, О _а	руб	447000	447000
9	Количество ремонтных рабочих, Ч _{то}	чел	0,148	0,148
10	Отчисления на социальные нужды ремонтных рабочих, ОС	руб	27924	27924
11	Заработка плата ремонтных рабочих, S _{зп.р.}	руб	59413	59413
12	Грузоподъемность автомобиля, q	т	11	11
13	Коэффициент использования грузоподъемности, у		0,8	0,8
14	Число ездок автомобиля за сутки, z		3	3
15	Провозная способность, ПС	т	9261,12	9261,12
16	Средний пробег автомобиля за одну поездку, l _{ср}	км	97	97
17	Годовой грузооборот, ГО	т·км	898329	898329
18	Количество автомобиле-км, А	км	102083	102083
19	Норма расхода материалов и запасных частей на 1000 км, НРМ	руб	781,20	781,20

Приложение Е (продолжение)

Продолжение таблицы П.5.2

20	Стоимость материалов и запасных частей, $C_{\text{то}}$	руб	79747,24	79747,24
21	Затраты на ТОиР, $S_{\text{ТОиР}}$	руб	139160,24	139160,24
22	Число колес автомобиля, $n_{\text{ш}}$		10	10
23	Норма пробега шины, $L_{\text{ш}}$	км	75000	75000
24	Стоимость шины, $C_{\text{ш}}$	руб	8420	8420
25	Расходы на автомобильные шины, $S_{\text{ш}}$	руб	114605,18	114605,18
26	Линейная норма расхода топлива на 100 км пробега, H_s	л	36,3	36,3
27	Норма расхода топлива на 1 погрузку и разгрузку, Q_1	л	15,3	12,1
28	Надбавка на работу спецмашин в зимний период времени, Δ_2	%	10	10
29	Надбавка для автомобилей находящихся в длительной эксплуатации, Δ_3	%	5	5
30	Надбавка при работе в городах с большой плотностью населения, Δ_4	%	20	20
31	Надбавка к общему расходу топлива на выполнение транспортной работы, Δ_5	%	10	10
32	Надбавка за каждый цикл разгрузки, Δ_6	л	0,25	0,25
33	Суммарная относительная надбавка к расходу топлива в зимний период, Δ		1,35	1,35
34	Суммарная относительная надбавка к расходу топлива в летний период, Δ		1,25	1,25
35	Годовой расход топлива, E_t	л	69147	64783
36	Стоимость 1 л топлива, $Ц_1$	руб	36,5	36,5
37	Затраты на энергоносители, S_e	руб	2523865,50	2364579,50

Приложение Е (продолжение)

Продолжение таблицы П.5.2

38	Коэффициент перехода от затрат на энергоноситель к затратам на смазочные материалы, ε		0,2	0,2
39	Затраты на смазочные материалы, S_c	руб	504773,10	472915,90
40	Емкость гидросистемы, V_g	m^3	0,6	0,6
41	Объемная масса рабочей жидкости, γ_m	kg/m^3	880	880
42	Цена рабочей жидкости, C_{mg}	руб/кг	44	44
43	Коэффициент доливок жидкости в гидросистему, k_{qg}		1,5	1,5
44	Периодичность замены жидкости в гидросистеме, t_{mg}	маш-ч.	1200	1200
45	Затраты на рабочую жидкость, S_g	руб	102816	102816
46	Косвенные расходы, S_k	руб	631202	612087,70
47	Годовые эксплуатационные затраты	руб/г	4992022	4781764,50

Таблица П.5.3 Производительность специального автомобиля

№	Показатель	Ед. изм.	Специальный автомобиль с задней загрузкой ТКО БМ-53229-1	
			по действующей методике	по предложенной методике
1	Объем кузова	m^3	18	18
2	Коэффициент заполнения кузова, k_3		0,8	0,8
3	Коэффициент уплотнения отходов в кузове, k_y		5	5
4	Плотность отходов, $\rho_{отх}$	t/m^3	0,12	0,12
5	Коэффициент использования автомобиля на линии, k_i		0,8	0,8
6	Средняя продолжительность переездов, $t_{пер}$	мин	20	20

Приложение Е (продолжение)

Продолжение таблицы П.5.3.

7	Средняя продолжительность маневрирования, $t_{ман}$	мин	5	5
8	Средняя продолжительность подготовительно-заключительных операций при погрузке, $t_{пз}$	мин	2	2
9	Средняя продолжительность подготовительно-заключительных операций при разгрузке, $t'_{пз}$	мин	2	2
10	Средняя продолжительность погрузки одного контейнера, $t_{погр}$	мин	0,5	0,5
11	Средняя продолжительность разгрузки автомобиля, $t_{разгр}$	мин	2	2
12	Число загружаемых контейнеров за один цикл, n		20	20
13	Расстояние от места сбора до места утилизации	км	30	30
14	Средняя транспортная скорость	км/ч	30	30
15	Число заездов автомобиля во дворы за один цикл		8	8
16	Производительность автомобиля	т/ч	0,792	0,792
17	Годовая эксплуатационная производительность	т/г	2243	2243

АКТ ВНЕДРЕНИЯ

«Утверждаю»
 Генеральный директор
 ООО «ВМ-Сервис»
 Фарзатинов А.А.
 2016 г.



«Утверждаю»
 Проректор по науке и инновациям
 ФГБОУ ВО «ПНИПУ»
 Коротаев В.Н.
 2016 г.



АКТ внедрения результатов научно-исследовательской работы

В период с 24.10.2016 по 21.11.2016 аспирантом кафедры «Автомобили и технологические машины» ФГБОУ ВО «Пермский национальный исследовательский политехнический университет» Генсоном Е.М. произведены научно-исследовательские работы по апробации и внедрению результатов исследований по снижению эксплуатационных затрат автотранспортных предприятий за счет корректного учета горюче-смазочных материалов на производственной базе ООО «ВМ-Сервис». В ходе выполнения работ отмечено:

- предложенная методика дифференцированного корректирования норм расхода топлива мусоровозов, снижает эксплуатационные затраты автотранспортных предприятий, позволяет оперативно выявлять перерасход топлива и определять причины его появления;

- разработанная математическая модель формирования расхода топлива мусоровоза и программное обеспечение позволяют прогнозировать часовой расход топлива в технологическом режиме эксплуатации мусоровозов с дизельным двигателем и оперативно корректировать его, в зависимости от массы поднимаемого груза и оборотов коленчатого вала двигателя базового шасси.

Руководитель работ от
 ФГБОУ ВО «ПНИПУ»

Н.В. Лобов

Исполнитель:

Генсон Е.М.