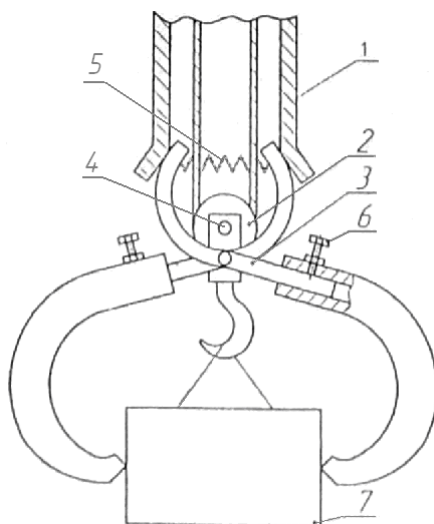




©БНТУ

РАЗРАБОТКА МАТЕРИАЛЬНОЙ ЧАСТИ ВЗВОДА ПО РЕМОНТУ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ НА БАЗЕ ПРОДУКЦИИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

А. А. ЗИНКЕВИЧ, П. Н. ТАРАСЕНКО

The article describes the development of an equipment platoon to repair vehicles based on the production of domestic enterprises

Ключевые слова: материальная часть взвода, подвижные мастерские, ремонтные работы

Анализ существующей материальной части взвода по ремонту автомобильной техники (АТ) свидетельствует о том, что: шасси ЗИЛ-131 и кузова-фургоны мастерских, производственное оборудование, приспособления и инструмент морально и физически устарели, находятся на хранения как минимум 20 лет и не могут в полном объеме выполнять ремонт современных автомобилей. Поэтому назрела необходимость в разработке новых универсальных модульных подвижных мастерских на базе отечественной промышленности.

В результате выполнения работы были рассмотрены и решены следующие задачи:

1. Проведен анализ ремонтных мастерских зарубежных государств, который показал, что:

- мастерские Вооруженных Сил России имеют кузова-фургоны, которые трудно разделимы с шасси и не обеспечивают отдельное хранение кузова-фургона и шасси. Поэтому на техническое обслуживание мастерских, находящихся на хранении, требуются значительные затраты трудовых и материальных ресурсов (на шасси - 80 %), кроме того затруднено обновление АТ, амортизация автомобилей хранения не происходит;

- отдельные подвижные мастерские стран дальнего зарубежья имеют модульную конструкцию, включающую шасси и съемный кузов-контейнер, что позволяет использовать кузов-контейнер для выполнения ремонтных работ в заданном районе, а шасси – других работ (подвоза материальных средств, эвакуации техники и др.);

- мастерские оснащены новым высокотехнологичным оборудованием.

2. Разработаны новые подвижные мастерские МРС-АТБ и МРМ-Б, включающие следующие составляющие элементы (модули):

а) базовое шасси МАЗ-631705, превосходящее шасси мастерских на базе ЗИЛ-131 по: мощности двигателя, проходимости, грузоподъемности, расходу топлива, запасу хода и др.;

б) кузова-контейнеры отечественного производства с объемом кузова 30,03 м³, т.е. почти в два раза больше существующих КМ131 – 15,5 м³, что позволило:

- увеличить количество технологического оборудования в контейнерах мастерских;
- улучшить условия работы личного состава;
- разместить в них комплекты оборудования и приспособлений постов, перевозимых в грузовых автомобилях КамАЗ-4310 и др.;

в) новое высокотехнологичное оборудование, позволяющее повысить производительность и качество ремонта военной автомобильной техники (ВАТ).

3. Предложено заменить существующий каркасную палатку ПЗ8 (массой 1965 кг и габаритами 12×10×4,6 м) на надувной «Ангар» (массой 270 кг и габаритами 15×10×5 м), что позволяет уменьшить количество грузовых автомобилей для его перевозки, а также снизить затраты времени и количество личного состава на установку ангара.

4. Предложено использовать на ограниченной площадке в производственной палатке новое грузоподъемное оборудование для снятия (установки) и транспортирования неисправных двигателей, включающее базовое шасси Амкодор-211 и технологический рабочий орган – кран манипулятор КМУ-31.

Реализация предложенных разработок позволит:

- - оснастить Вооруженные Силы Республики Беларусь новыми высокопроизводительными материальными средствами ремонта ВАТ на базе отечественного производства;

- - повысить производительность и качества выполнения ремонтных работ;

- - сократить время на развертывание и свертывание материальной части взвода;

- - сократить количество грузовых автомобилей, предназначенных для обеспечения функционирования системы восстановления ВАТ и для перевозки имущества взвода.