

НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МОБИЛЬНОСТИ ПОДВИЖНЫХ СРЕДСТВ ВООРУЖЕНИЯ И ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ

д.т.н., проф. Е.А. Артеменко, К.М. Ефимов

Рассмотрены основные пути повышения мобильности подвижных средств вооружения и военной техники.

Одной из главных задач «Государственной программы реформирования и развития Вооруженных Сил Украины на период до 2005 года» является улучшение состояния вооружения и военной техники. Первоочередной же целью военно-технической политики является поддержание в боевом состоянии тех систем вооружения, которые составляют основу боевого потенциала Вооруженных Сил Украины [1].

Основными направлениями реализации этой цели являются:

- глубокая модернизация существующих систем вооружения и военной техники с использованием новейших технологий, что доведет их боевые возможности до уровня новейших систем и гарантирует продление ресурса на 10 – 15 лет;
- уменьшение номенклатуры вооружения и военной техники;
- проведение малозатратных эффективных методов технического обслуживания и хранения вооружения и военной техники.

Вооружение и военная техника, наряду с другими свойствами, должна обладать высокой мобильностью, которая в значительной степени зависит от характеристик и технического состояния автомобильной техники. Это следует из того, что больше половины вооружения и военной техники родов войск и служб монтируется на автомобильной технике или транспортируется с ее помощью. Эффективность рассматриваемых технических средств, как известно, может быть оценена коэффициентами оперативной готовности и готовности. Их значение определяется показателями безотказности (наработка на отказ) и ремонтпригодности (среднее время восстановления). Следовательно, должны быть обеспечены высокая безотказность автомобильной техники и возможно меньшее среднее время восстановления. Последнее может быть обеспечено только при соответствующей организации технического обслуживания и широкого использования современных средств контроля и технического диагностирования. Только комплексная реализация указанных мероприятий может обеспечить требуемую высокую мобильность подвижных средств вооружения и военной техники.

Анализ данных об отказах машин и агрегатов в ВС Украины позволяет сделать вывод о том, что в большинстве случаев отказы происходят в результате нарушений правил эксплуатации, некачественного технического обслуживания и ремонта машин. Это привело к тому, что на ремонтных заводах Министерства обороны Украины находится в ожидании ремонта более 5000 единиц автомобильной техники и больше этого количества – в войсках. Естественно, это отразится на мобильности соответствующего вооружения и военной техники. После распада СССР из 55 военных авторемонтных заводов на территории Украины осталось только 9.

В Вооруженных Силах Украины 250 тысяч автомобилей, подавляющее большинство которых выпускается в странах СНГ. Следовательно, запасные части, комплекты регламентируемого технического обслуживания (РТО) выпускаются заводами этих стран. В период с 1997 по 2001 годы было закуплено всего 184 комплекта РТО, т.е. один комплект на 10 единиц техники. В это же время вся автомобильная техника боевой, строевой групп эксплуатации и хранения 1992 и более ранних годов выпуска нуждается в проведении регламентируемого технического обслуживания.

Существенным недостатком является несоответствие мест дислокации авторемонтных заводов (АРЗ) группировкам войск, поскольку заводы размещались на территории трех военных округов. Теперь они размещаются на территории оперативных командований (ОК). Подавляющее количество АРЗ оказалось в южном ОК. Это некоторые из причин, по которым имеющиеся АРЗ не могут выполнять в полном объеме и своевременно капитальный и регламентируемый ремонты техники. Для того, чтобы не снижались оперативность частей и подразделений, боевая готовность и эффективность вооружения и военной техники, необходимо пересмотреть стратегию системы технического обслуживания.

Перспективной и хорошо зарекомендовавшей себя является планово-предупредительная система (ППС) обслуживания. Она базируется на обслуживании с учетом наработки, фактического технического состояния, а также при возникновении отказа [2]. Однако на практике доля обслуживаемых объектов по наработке и по техническому состоянию не превышает 30 % [3]. Опыт эксплуатации свидетельствует, что это является следствием низкой технологической дисциплины при техническом обслуживании, а также недостаточного уровня надежности и приспособленности автомобилей к диагностированию, незначительной эффективности используемых средств технической диагностики. Техническое обслуживание по отказу (восстановительное) должно выполняться через случайные промежутки времени, что может повлиять на снижение боевой готовности техники. Техническое обслуживание по наработке (регламентированное) предусматривает выполнение определенного объема

работ, предусмотренных технической документацией независимо от технического состояния.

Такая организация технического обслуживания конкретного автомобиля может привести к лишним разборочно-сборочным работам, а, следовательно, и к лишней трудоемкости и стоимости работ.

Обслуживание по состоянию предполагает принятие решений о видах и объемах работ на каждый автомобиль по фактическому техническому состоянию, что обуславливает снижение трудозатрат и повышение надежности техники [4].

Таким образом, главным направлением совершенствования планово-предупредительной системы является увеличение доли выполнения технического обслуживания по состоянию. Такая организация системы технического обслуживания позволит принимать более обоснованные решения по оперативному управлению системой ТО и ремонта непосредственно по значениям диагностических параметров обслуживаемых средств.

Все это должно быть, естественно, подкреплено соответствующей стационарной и подвижной ремонтно-технической базой по техническому обслуживанию, ремонту и диагностированию техники.

Для этого должны быть разработаны конкретные технологии полного комплектного диагностирования подвижных средств.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Государственная программа реформирования и развития Вооруженных Сил Украины на период до 2005 года.* – К.: МО Украины, 1999. – 8 с.
2. *Автомобильная техника. Часть 2. Эксплуатация автомобильной техники / В.А. Палёха, В.Г. Покотило. Учебное пособие.* – Х.: ХВУ, 1999. – С. 20 - 21.
3. *Сергеев А., Аригин И. Перспективы диагностики и системы профилактики // Автомобильный транспорт.* – 1991. – Вып. 9. – С. 40 - 41.
4. *Наставление по автомобильной службе.* – К.: МО, 1977. – 304 с.

Поступила 18.04.2002

АРТЕМЕНКО Евгений Андреевич, доктор техн. наук, профессор, профессор ХВУ. В 1948 г. окончил Военно-воздушную инженерную академию им. проф. Жуковского Н.Е. Область научных интересов – обеспечение высокой надежности и построение автоматизированных систем контроля и диагностирования сложных технических средств.

ЕФИМОВ Константин Михайлович, старший преподаватель кафедры ХВУ. В 1983 г. окончил Рязанское высшее военное автомобильное инженерное училище. Область научных интересов – оптимизация системы эксплуатации автомобильной техники.