

Планування технічного обслуговування

Основним принципом організації технічного обслуговування спеціальних машин є комплексне обслуговування, тобто поєднання по місцю і часу обслуговування їх складених частин шасі і спеціального устаткування.

При організації технічного обслуговування спеціальних машин аеродромний-технічного забезпечення польотів за основу беруться види і періодичність технічного обслуговування (регламентних робіт) спеціального устаткування. При цьому технічне обслуговування шасі автомобільної техніки поєднується з відповідним регламентом спеціального устаткування.

Таблиця 2

Поєднання видів ТЕ шасі і спеціального устаткування

Найменування складових частин в АТО	Види ТО складових частин при обслуговуванні				
Автом. шасі	КО	ЕТО	ТО-1	ТО-2	СО
Спеціальне устаткування	КО(АК)	ЕТО(П П)	50-РР	200-Р Р	СО

КО- контрольний огляд;

АК- аеродромний контроль;

ПП- підготовка до забезпечення польотів;

СО- сезонне технічне обстеження.

У таблиці 2 показано поєднання технічного обслуговування шасі засобів СТО з регламентними роботами спеціального устаткування при використанні, передбачене наказом КО 1978 р. № 295.

Тут передбачено поєднання:

Контрольний огляд перед виходом з парку, на привалах і зупинках, до і після подолання водних преград- з аеродромним контролем засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів.

Щоденне технічне обслуговування- з щоденним технічним обслуговуванням або з підготовкою до забезпечення польотів засобів аеродромний-технічного забезпечення польотів.

Технічне обслуговування №1- з регламентними роботами після 50 ч роботи засобів АТО польотів.

Технічне обслуговування №2- з регламентними роботами після 200 ч роботи засобів АТО польотів.

Сезонне технічне обслуговування - з сезонним технічним обслуговуванням засобів АТО польотів.

Таким чином, тут показаний принцип поєднання без конкретного підходу до кожного типу засобів АТО.

При складанні річних і місячних планів планування по кожній марці машини, з урахуванням річних нормрасходу моторесурсів (річних пробігів шасі). У зв'язку з цим необхідно мати графіки поєднання ТЕ з РР для кожного типу засобів АТО з урахуванням їх пробігів, витрат моторесурсів і специфіки використання. Основою для їх складання можуть служити наступні положення.

«На машинах, що мають автономні силові установки для приводів агрегатів і механізмів спеціального устаткування (АПА-35, АПА-50, АПА 50М, УПГ, ЕГУ, ТЗ-22, УКС-400В-131 і ін.), технічне обслуговування №1 і №2 на шасі автомобіля, як правило, планується і проводиться через 100(+/-) 20 і 400(+/-) 40с., тобто один регламент».- Це вказівка керівництва «Засоби АТО польотів. Технічне обслуговування і регламентні роботи», М.,Воениздат. 1976.

Аналіз витрати моторесурсів АПА-50М протягом року за умови його рівномірного витрачання показує, що поєднання ТЕ з РР необхідно здійснювати через один регламент, при цьому перший регламент РР-2 поєднується з ТЕ-1/2, другий з ТЕ-2 і сезонним обслуговуванням. Надалі цей цикл повторюється.

Регламентні роботи РР-1 при 50, 150, 250 і 350 ч необхідно поєднувати з щоденними технічними обслуговуваннями шасі автомобіля. Варто відмітити, що цикл технічних обслуговувань шасі автомобіля в даному випадку включає не 4 технічних обслуговування Э1, як це прийнято, а всього лише 3. необхідність цього диктується вигідністю поєднання ТЕ-2 з РР-2 при сезонних обслуговуваннях.

Для спеціальних автомобілів типу АПА-5, де двигун базового шасі використовується для приводу агрегатів спеціального устаткування, необхідно враховувати наступні особливості.

Технічне обслуговування №1 і №2, що проводяться на двигуні і агрегатах трансмісії, задіяних в приводі спеціального устаткування (зчеплення, коробка передач, роздаточна коробка, карданна передача), поєднуються відповідно з РР-1 і РР-2 спеціального устаткування.

Технічне обслуговування агрегатів шасі, не задіяних в приводі спеціального устаткування (рульове управління, гальма, підвіска, ходова частина) доцільно проводити в ті ж терміни, що і двигуни.

Для спеціальних автомобілей бойової і строювої груп, річні норми пробігу шасі яких обмежені, слід керуватися вказівками «Повчання по автомобільній службі СА і ВМФ» про те, що технічне обслуговування №1 і №2, як правило, поєднуються:

перше - з черговим сезонним, друге- з сезонним обслуговуванням, що проводиться при підготовці до експлуатації машини в зимовий період (як правило, один раз в 2 роки).

Так, для автомобілів УПГ-300 і ЕГУ-3 номерні технічні обслуговування шасі доцільно проводити при сезонних обслуговуваннях, регламентні роботи на спеціальному устаткуванні поєднуються з щоденним технічними обслуговуваннями шасі.

Для спеціальних автомобілів типу АКЗС-75М номерні технічні обслуговування і регламентні роботи поєднуються, при цьому технічні обстежування №2 шасі доцільно суміщати за часом з проведенням чергових сезонних обслуговувань.

При плануванні технічних обслуговувань і регламентних робіт слід враховувати слудеющие обставини.

1. у розглянутих прикладах ми виходимо з того, що напрацювання спеціального устаткування і річні норми пробігу шасі автомобіля використовуються повністю, притому рівномірно і протягом всього року. Останнє для авіаційнийно-технічних частин прінато вважати відповідним дійсності. Проте витрата моторесурсів спеціальних автомобілів в різних військових частинах зважаючи на специфіку цих частин, місця розташування автопарку по відношенню до аеродрому і інших обставин може бути різним, притому не завжди дозволені на рік моторесурси використовуються повністю. Ці обставини внесуть свої зміни в кількість що проводяться ТЕ і РР, але принципи їх поєднання і планування доцільно залишити незмінними. Докази цьому можуть служити статистичні дані по дійсній витраті моторусурсов шасі автомобіля і спеціального устаткування. Аналіз цих даних показує, що пропорція між

напрацюванням спецобладнання і пробігом шасі автомобіля, дозволеними до використання і дійсними, зберігається.

Викладені передумови є підставою для планування технічних обслуговувань і регламентних робіт при складанні річного і місячного плану (графи 10, 11 і 9 відповідно).

Для зразкової оцінки об'єму технічних обслуговувань існують наступні залежності:

$$M_{TO-2} = \frac{P_{МСШ}}{\Pi_{ТО}} - (M_{КР} + M_{СР})$$

$$M_{TO-1} = \frac{P_{МСШ}}{\Pi_{ТО-1}} - (M_{КР} + M_{СР} + M_{TO-2})$$

де $M_{КР}$ ($M_{СР}$) - число капітальних (середніх) ремонтів

$P_{МСШ}$ - витрата моторесурсів по базовому шасі

$\Pi_{ТО} - 2(ТО - 1)$ - пробіг між ТО-2 (ТО-1).

Кількість регламентних робіт на спеціальному устаткуванні визначається по аналогічних залежностях:

$$M_{P200} = \frac{P_{МСШ}}{\Pi_{P200}} - (M_{КР} + M_{СР})$$

$$M_{P50} = \frac{P_{МСШ}}{\Pi_{P50}} - (M_{КР} + M_{СР} + M_{P200})$$

Визначення кількості технічних обслуговувань і регламентних робіт по приведених залежностях слід рекомендувати на початковій (попередньої) стадії планування з метою зразкового визначення об'єму робіт і можливостей засобів ремонту і обслуговування.