

- організаційна гнучкість виробництва, що полягає в можливості простого і негайного переходу на обробку будь-якої з освоєних системою деталей.

У багатьох господарствах такі роботи, як зняття і постановка ресор, карданних валів, редукторів, гальмівних барабанів, передніх і задніх мостів і інших вузлів і агрегатів машин проводиться вручну, без застосування відповідного обладнання і пристосувань. При цьому основним напрямком слід вважати створення і впровадження у виробничих процесах ремонту елементів гнучких механізованих виробництв (ГМП) на основі розробки системи уніфікованого технологічного обладнання, перш за все розбирально-складального. Це дає можливість швидкого переналадження обладнання та оснащення з невеликими витратами часу, трудових і матеріальних ресурсів, уникнути появи параметричних відмов.

Список літератури

1. Полянський О.С., Дубінін Є.О., Плетнев В.М. Шляхи зменшення часу відновлення роботоздатності машин та їх агрегатів // Вісник ХНТУСГ ім. П. Василенка. Механізація сільськогосподарського виробництва: Зб. наук. праць, Вип. 75, Т. 1. – Харків, 2008. – С. 391-397.

2. Невертій Г.С., Дубініна І.М. Вдосконалення управління інноваційною діяльністю // Економіка транспортного комплексу. Зб. наук. праць. Вип.10 - Харків, 2006. - С. 153-162.

Подригало М.А., д.т.н., професор,
Харківський Національний автомобільно-дорожній університет,
Яровой Г.Г ад'юнкт,
Горелишев С.А., к.т.н., доцент,
Національна академія Національної гвардії України,
port_6633@ukr.net

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ БРОНЮВАННЯ КОЛІСНОЇ ТЕХНІКИ

Колісна техніка є основним засобом, що забезпечує тактичну та оперативну рухливість підрозділів Національної гвардії України (НГУ). Крім того, мобільні наземні об'єкти, які використовуються у Збройних силах України, спеціальних військах та службах, також можуть будуватися на колісному шасі. На сучасному етапі розвитку силових структур понад 95% зразків озброєння та військової техніки (ОВТ) монтується саме на автомобільних шасі.

Проблема захисту екіпажів, боєприпасів та палива, внутрішнього обладнання бронетехніки від вражаючих факторів протитанкових засобів (ПТЗ) завжди була і залишається актуальним питанням, яке потребує адекватного вирішення. Аналіз бойового застосування колісних машин, їх вразливості показує, що основним способом забезпечення її живучості є проведення робіт з кон-

структивного захисту цих зразків від впливу звичайних засобів ураження (куль, осколків), тобто бронювання.

Сучасні наукові дослідження щодо розробки та удосконалення бронезахисту військової техніки направлені в основному на зниження маси засобів при заданій бронестійкості та створення засобів з більш високою бронестійкістю при тих же масо-габаритних показниках. Але не багато уваги приділяється впливу бронезахисту на експлуатаційні характеристики колісної машини. Встановлення броні змінює показники наступних експлуатаційних властивостей автомобіля: тягово-швидкісних (динаміка поступального руху), стійкості прямолінійного руху, стійкості положення та маневреності (комплексної експлуатаційної якості, що включає в себе керованість, стійкість при виконанні маневрів та вписуваність).

У зв'язку з цим завдання зниження маси бронезахисту при забезпеченні заданої динамічної стійкості та забезпечення стійкості колісної машини при русі не втрачає своєї актуальності.

Враховуючи вищевикладене та виявлений при цьому вплив бронювання на експлуатаційні характеристики колісної техніки, пропонується використовувати захисне покриття для колісних машин, яке за своїми тактико-технічними характеристиками не тільки не поступиться наявним засобам захисту, але й перевершить їх за рядом характеристик (дистанція непробиття, вагові характеристики (легкість), модульний принцип побудови бронезахисту, вартість). Так як у колісних машин різні габарити, захисне покриття має бути універсальним. Для цього пропонується збирати це покриття з окремих елементів з однаковими розмірами. Це дозволить надалі використовувати такий своєрідний "бронези-лет" для захисту легкового чи вантажного автомобіля, причепів, а також окремо місця розташування водія, старшого машини та екіпажу.

Крім того, необхідно розробити метод розрахунку оптимального розміщення броньових листів на корпусі колісної машини з урахуванням мінімального впливу на маневреність колісної машини.