

ИНФОРМАЦИОННАЯ ТЕХНОЛОГИЯ “GILL” И ЕЕ ПРИМЕНЕНИЕ В СОЗДАНИИ ПОДВИЖНЫХ КОМПЛЕКСОВ СИСТЕМ ВООРУЖЕНИЯ

Чернышев В.Л.¹, Шипулин А.А.², Жережон-Зайченко Ю.В.³

¹*Национальный технический университет
«Харьковский политехнический институт»,*

²*Харьковское конструкторское бюро по машиностроению
имени А.А. Морозова,*

³*Академия национальной гвардии Украины,
г. Харьков*

Для решения важных научно-технических проблем, которые находились на стыках различных оборонных отраслей промышленности, в СССР открывались научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР), которые имели условные открытые названия. Перечень решаемых задач, соисполнители, объемы проводимых работ, конечные результаты и источники финансирования определялись закрытым Постановлением ВПК при Совете Министров СССР и открытием тематической карточки. Контроль за их выполнением, как правило, возлагался на Оборонный отдел ЦК КПСС и представителей Министерства обороны СССР [1].

При проведении НИОКР «**БОКСЕР**» (создание перспективного советского танка 90-х годов, ведущее предприятие - ХКБМ имени А.А. Морозова), выявилась поломка опытной шестискоростной БКП, работающей в блоке с двигателем 6ТД-2. Ситуация усугублялась тем, что аналогичные поломки могли возникнуть в дублирующем проекте – создании танковой электро-механической трансмиссии (НИОКР «**ЭТА**»). В связи с этим, руководством ХКБМ было принято решение разработать методику расчетов динамики переходных процессов в силовой передаче и провести ее экспериментальную проверку на танке Т-64А. Проведенные работы явились основой ИТ «**GILL**», позволяющей на ранних стадиях проектирования анализировать принимаемые решения и формировать требования к системам управления и охлаждения.

В начале 90-х годов XX века, при выполнении НИОКР «**РИФ**» (модернизация тягача МТЛ-Б, ведущее предприятие – ОГКТ ХТЗ), при доводке опытной ГОМТ возникли поломки предохранительного клапана магистрали высокого давления ГОП (разработчик ХАКБ при заводе ФЭД), и повышенный износ зубчатых передач механической КПП (разработчик ОГКТ ХТЗ). Стендовые испытания каждой системы в отдельности прошли удовлетворительно, но их совместная работа оказалась невозможной. Применение ИТ «**GILL**» позволило обосновать алгоритмы управления ГОМТ, которые исключали раннее выявленные поломки. Ходовые испытания опытного изделия с ГОМТ в объеме 450 км подтвердили сделанные рекомендации и позволили успешно завершить НИОКР «**РИФ**».

Литература:

1. Чернышев В.Л. Танки и люди. Дневник главного конструктора А.А. Морозова. -Х.: ХИТВ. 2007.-276 с.