

КОЛЕСНО-ГУСЕНИЧНЫЙ ДВИЖИТЕЛЬ

Манько В.Л., кандидат военных наук, старший научный сотрудник,
профессор АВН

Федота В.И., кандидат технических наук, старший научный сотрудник,
профессор АВН

Клюжин А.В., кандидат технических наук, доцент, профессор АВН

Кириченко В.И., кандидат военных наук, доцент

Егоров Е.В., кандидат технических наук, профессор АВН

Шанешкин В.А., доктор технических наук, старший научный сотрудник,
действительный член АВН

Серебренников Б.В., доктор технических наук, старший научный сотрудник,
профессор АВН

Фомичев С.В.

Одним из важнейших требований к бронированным объектам является его маневренность на поле боя. Традиционно данная задача обеспечивается двумя типами движителей – колесным и гусеничным. Для боевой техники всегда существовала проблеме выбора движения, так как гусеничное и колесное шасси имеют свои преимущества и недостатки. Например, гусеничное шасси обладает повышенной проходимостью, менее уязвим при воздействии на него различных средств поражения, обладает большей грузоподъемностью. Колесное шасси более быстроходно и проще в техническом исполнении, обладает более высокими эксплуатационными свойствами. Опыт последних войн и локальных конфликтов показал, что оно обладает лучшими защитными свойствами от противотанковых мин и фугасов. В 30-х годах прошлого века данный вопрос вызвал дискуссии в военно-научных кругах различных стран. В то время американским изобретателем и конструктором М. Кристи была предложена конструкция танка с комбинированным типом движения – колесно-гусеничным, т.е. танк мог двигаться как на гусеницах по пересеченной местности, так и по хорошим дорогам на колесах, при этом скорость движения возросла на 20-30 км/ч. На основе данной конструкции в СССР в 30-е годы была разработана целая серия танков с колесно-гусеничным движителем [1]. Принципиальная схема гусеничного движителя показана на рисунке 1.

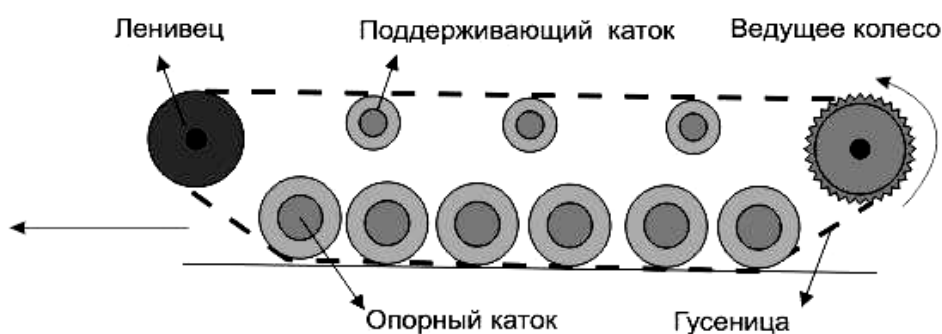


Рисунок 1 - Принципиальная схема гусеничного движителя