

УДК 358.423

О.І. Колодяжний, Д.Ю. Спицький, В.Р. Фролов, В.О. Федоряк

Харківський національний університет Повітряних Сил ім. І. Кожедуба, Харків

ОСОБЛИВОСТІ ШТУРМАНСЬКОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОЛЬОТІВ БОМБАРДУВАЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ПРИ НАНЕСЕННІ АВІАЦІЙНОГО УДАРУ

Підвищення багатофункціональності та характеристик бортового обладнання, збільшення обсягів інформації, що надходить на літак (який в даний час можна вже розглядати як елемент розподіленої інформаційно-ударної системи), а також зовнішні загрози, які можуть виникнути на театрі військових дій, пред'являють більш високі вимоги до відображення інформації і компонованні кабін бойових літаків. Формування в кабіні літака інформаційного поля для виведення інформації льотчику при виконанні бомбометання необхідно мати не тільки розраховані параметри області бомбометання з урахуванням типу засобів поразки, швидкості літального апарату, густини повітря та кута пікірування, а і необхідно враховувати рельєф місцевості, протидію об'єктові та зональної системи ППО.

Ключові слова: інформаційне поле, область бомбометання, умови безпеки, літальний апарат, зона впливу, штучний зсув повітряних мас.

Вступ

Постановка проблеми. Найважливішими оперативно-тактичними вимогами, що пред'являються до бойових дій авіації, є раптовість, точність і своєчасність. Це, в свою чергу, вимагає від екіпажів літальних апаратів вміння точно виходити на задані наземні і морські цілі в строго призначений час, здійснюючи політ по таких траєкторіях, які забезпечують найбільш ефективне виконання поставленого завдання.

Комплекс заходів, що проводяться штурманською службою суб'єкта державної авіації з метою досягнення високої точності і надійності повітряної навігації, ефективності і якості бойового (спеціального) застосування, успішного вирішення завдань бойової (спеціальної) підготовки і безпеки польотів – є штурманське забезпечення польотів [1].

Нові інформаційні технології вимагають реорганізації підходів щодо управління та виконання штурманської підготовки льотного складу до виконання поставленого бойового завдання. Тому виникає науково-прикладне завдання, яке полягає у вирішенні протиріччя невідповідності існуючих підходів до підготовки льотного складу в штурманському відношенні, з одного боку, і необхідністю досягнення заданого рівня підготовки в мінімальні часові терміни та відповідною точністю з іншого.

Питання стоїть не тільки в автоматизації штурманських розрахунків перед виконанням польоту [2], а й в отриманні достовірної поточної інформації під час виконання польоту в складних умовах вогневої і інформаційної протидії противника, швидкої зміни оперативно-тактичної та метеорологічної обстановки в районі виконання польоту.

Звідси виникають питання: яку інформацію буде надавати льотчику інформаційне поле в кабіні літака при виконанні бойової задачі? В якому обсязі і як будуть проводитися розрахунки необхідних параметрів?

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасні світові тенденції розвитку військової авіації вимагають нових, наукових підходів до організації рівня підготовки льотного складу, що ґрунтується на аналізі кінцевої мети підготовчого процесу – забезпечення готовності авіаційних частин (підрозділів) з високою ефективністю виконувати поставлені бойові завдання [3].

Рівень бортового інтелекту літака в більшому ступені визначається вдосконаленням радіоелектронних засобів, їх можливостями як інформаційних систем і датчиків [4]. Також на результативність бойового застосування значний вплив має бортове радіоелектронне обладнання. Але важлива складова інтелекту бойового літака полягає в спроможності виконувати покладені на авіаційний комплекс функції в протиборстві з противником, умінні перемогти в бою, залишившись неушкодженим в складній тактичній і інформаційній обстановці.

Задачі поточного призначення або корекції цілі функціонуванні, вибору способу доставки цієї цілі, його реалізації вирішуються сумісно екіпажем і апаратно-програмними засобами бортових систем, основу яких складає алгоритмічне та інформаційне забезпечення бойових дій літака і застосування авіаційного озброєння [5].

Саме алгоритми, реалізовані в програмах бортової цифрової обчислювальної машини верхнього рівня (бойового застосування), сумісно з індикаційним полем кабін літака будують інформаційно-керуюче середовище, в якому вирішуються завдання авіаційного бойового комплексу. Досягнення нових тактико-технічних можливостей авіаційного комплексу в результаті інтелектуалізації процедур з прийняття рішень, керування і обробки інформації, а також підвищення точнісних характеристик систем комплексу бортового обладнання з використан-

ням нових інформаційних технологій дозволить забезпечити:

– переваги в повітрі за рахунок своєчасного і раціонального застосування керованого озброєння і засобів радіоелектронної протидії;

– ефективну оборону літального апарату від ракет противника класу «повітря-повітря» та зенітних керованих ракет;

– достовірну інформацію про зовнішню обстановку і підказку екіпажу літака про найкращий варіант виконання бойової задачі з урахуванням самозбереження [5].

Відповідно до вимог зарубіжних спеціалістів [6], до розроблювальних перспективних кабін з інтегрованим управлінням і підтримкою прийняття рішення для забезпечення дій багатофункціонального ударного літака пред'являється ряд вимог, із яких відзначається:

– забезпечити льотчику (екіпажу) ситуаційну обізнаність на всіх етапах польоту, на якому театрі військових дій і при будь-якій інтенсивності бойових дій, а також можливість застосування літака в будь-який час доби в простих і складних метеоумовах за рахунок інформації, одержуваної від усіх можливих джерел: бортових датчиків, зовнішніх джерел, включаючи також головки самонаведення керованої високоточної зброї;

– надати допомогу в плануванні виконання бойової задачі та її оперативного зміни в реальному масштабі часу, що передбачає наявність апаратури обміну даними, бортової бази даних і бортових експертних систем;

– забезпечити відображення інформації різних форматів і будь-якого обсягу (включаючи, наприклад, фотографію району цілі, отриману з розвідувального космічного апарату або безпілотного літального апарату 7)) і передбачити декілька способів управління бортовим радіоелектронним обладнанням;

– забезпечити виконання маловисотного польоту з обходом перешкод, що також передбачає наявність активних бортових систем з низькою ймовірністю перехоплення сигналу, інформаційних баз даних (з місцевістю польотів), системи синтезу тривимірних зображень;

– для забезпечення мінімальної помітності необхідно передбачити введення в бортову обчислювальну (експертну) систему сигнатур літака в інтересах підвищення безпеки польоту і ефективності вирішення бойових завдань, також використання сигнатур літаків противника для визначення їх небезпечних зон дії озброєння;

– забезпечення відслідковування напрямку погляду і жестикуляції льотчика за допомогою нейрошоломів та застосування систем додаткової реальності.

Тому розробка і вдосконалення існуючих систем обробки інформації та індикації в кабіні літака має велике значення для збільшення бойової ефективності бойового літака.

Перспективна інформаційно-обчислювальна система бойового літака буде забезпечувати ефективне рішення тактичних задач протиборства з противником, задач бойового управління літаком і використанням високоточної зброї класів «повітря-повітря» і «повітря-поверхня», інформаційне забезпечення бойових режимів польоту з побудовою ситуаційної обізнаності екіпажу як основного елементу всієї системи. Причому інформаційне поле в кабіні літального апарату також повинне надавати інформацію про небезпечні зони впливу авіаційних засобів поразки на літак для забезпечення не попадання в них літака.

Мета статті. Розробка методу визначення параметрів небезпечних зон впливу на літальний апарат під час виконання бойового завдання.

Виклад основного матеріалу

Для формування інформаційного поля в кабіні бойового літака використовуються розрахунки щодо зон ураження засобів ППО противника. Але необхідно також мати обриси небезпечних зон застосування свого авіаційного озброєння для безпечного виходу з атаки. Методики розрахунку небезпечних зон застосування авіаційного озброєння були розроблені і використовуються для розрахунків бойового застосування авіації по наземних і повітряних цілях [8].

Питанням безпеки бомбометання завжди приділялося багато уваги. Проте в теперішній час вони придбали особливу актуальність. Це пояснюється використанням при бомбометанні малих та гранично малих висот [9], суттєвим збільшенням кількості авіабомб, які скидаються літаком в одній атаці, а також нанесення бомбардувальних ударів групами літаків по одній і тій самій цілі або по різних, але близько розміщених. Як відомо, вимоги до умов, які б забезпечували високу ефективність та безпеку бомбометання, в деяких випадках являються взаємно протилежними. Тому при плануванні польотів необхідно призначити такі умови скидання авіабомб, котрі, з одного боку, забезпечували досягнення найбільшої ймовірності враження цілі, а з іншого боку – повністю виключають можливість пошкодження своїх літаків [10]

При виході апарату в район цілі льотчику необхідно мати інформацію про область та оптимальні умови застосування даного засобу. Окрім цього також розраховується мінімальна відносна висота прольоту перешкод у зоні (районі) виконання спеціальних завдань ($ОСН_{зони}$) [11]. Так, наприклад, для розрахунків області та оптимальних умов бомбометання необхідно знати:

– швидкість літака в момент бомбометання, а також траєкторію його польоту після скидання авіабомб;

– висоту цілі над рівнем моря та температуру повітря в районі цілі, необхідних для розрахунку густини повітря;

– основні характеристики авіабомби – масу, площу міделя, балістичні характеристики авіабомби, характеристики її гальмівного пристрою, якщо він є, та інше;

– характеристики осколкуватості авіабомби – початкову швидкість осколків та її залежність від маси осколків і напрямків їх розльоту, закони розподілу осколків по величині маси і напрямкам розльоту, коефіцієнт сили лобового опору осколків та інше.

Область бомбометання (ОБ) при бомбометанні з пікірування визначається в координатах:

- D – дальність;
- H – висота бомбометання;
- λ – кут пікірування.

Ближня границя ОБ представляє собою сукупність точок, які розташовані на мінімальних відстанях бомбометання, які, в основному, визначаються:

- умовами безпеки;

– обмеженнями по максимальному перевантаженню та темпу його створення при виводі літака з пікірування;

- швидкістю літака на виводі із пікірування;
- технічними характеристиками детонаторів.

За параметр безпеки використовується мінімальна дальність виходу з атаки, яку визначають [7]:

$$D_{\text{вих}}(H_b) = 0,5 \cdot V_1 \cdot t_n + \frac{H_b + R_{\text{вив}}(1 - \cos \lambda)}{\sin \lambda}; \quad (1)$$

$$D_{\text{д}}(R_i) = 0,5 \cdot V_1 \cdot t_n + \sqrt{2 \cdot R_{\text{д}} \cdot R_i + R_i^2}. \quad (2)$$

Із двох значень, знайдених за рівняннями (1) і (2), приймається більше:

$$D_{\text{вих}} = \max \{ D_{\text{вих}}(H_b), D_{\text{вих}}(R_o) \}. \quad (3)$$

На рис. 1 зображено схему розрахунку області бомбометання у вертикальному розрізі. Необхідно отримати 3D модель області бомбометання з урахуванням всіх вище наведених обмежень.

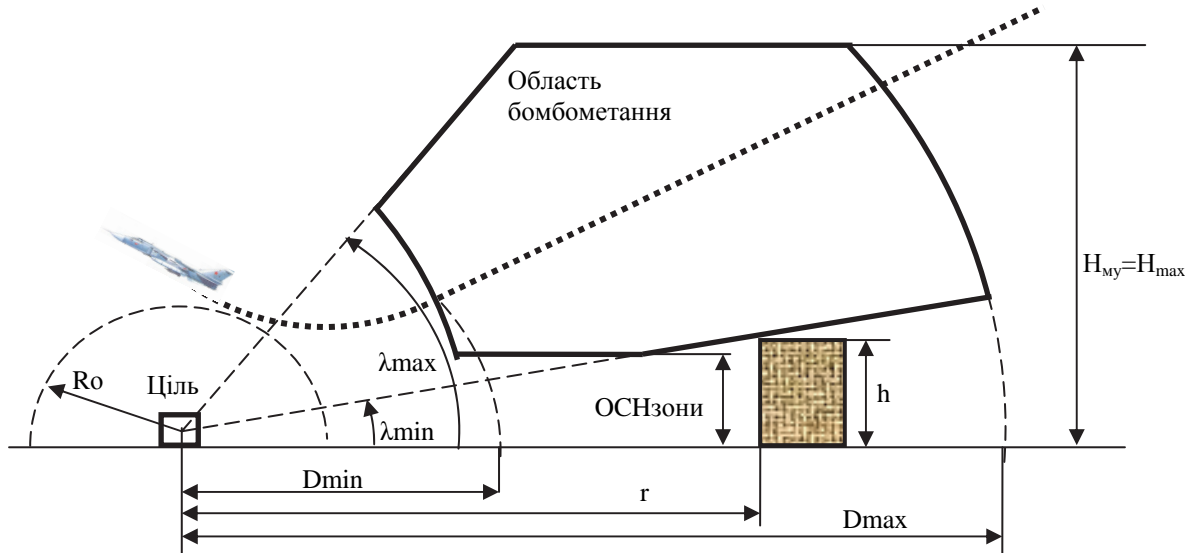


Рис. 1. Вплив штучного зсуву повітряних мас на динаміку руху літального апарату

При застосуванні авіаційних засобів ураження великої потужності необхідно враховувати при побудові області бомбометання і проходження ударної хвилі, яка спричинює штучний зсув повітряних мас [12].

Так, для виведення інформації льотчику при виконанні бомбометання необхідно мати не тільки розраховані параметри області бомбометання з урахуванням типу засобів ураження, швидкості літального апарату, густини повітря та кута пікірування, а і необхідно враховувати рельєф місцевості, протидію об'єктові та зональної системи ППО. Причому дана інформація не повинна загромаджувати інформаційне поле льотчика. Одна людина (льотчик), приймаючи рішення про оптимальну траєкторію виходу до цілі і застосуванні зброї, повинна керувати літальним апаратом і використовувати пілотажні, навігаційні, зв'язкові, радіолокаційні і оптоелектронні системи, а також засоби державного впізнання

і радіоелектронної боротьби. Крім того, льотчик повинен постійно контролювати виконання бойового завдання на основі інформації, отриманої від бортових розвідувально-прицільних засобів і зовнішніх джерел. Виконати такий обсяг функцій в процесі вирішення різних бойових завдань неможливо без об'єднання перерахованих вище засобів в комплексні інтегровані системи, а також без забезпечення їх взаємодії з льотчиком (екіпажем).

В процесі взаємодії льотчика з комплексом бортового обладнання літаків різних поколінь спостерігаються зміни, що обумовлює зміни компонування, структури і характеристик технічного вигляду інформаційно-керуючого поля кабін цих машин.

У міру збільшення складу обладнання та кількості розв'язуваних функціональних завдань необхідно збільшувати ступінь автоматизації роботи обладнання для зменшення навантаження на льотчика. Таким чином, ускладнення системи авіаційного ра-

діоелектронного обладнання повинно супроводжуватися спрощенням роботи льотчика.

Висновки

Використання даного методу визначення небезпечних зон дії авіаційних засобів ураження, прив'язаних до 3D картографічної інформації в зоні виконання бойового завдання, в програмному продукті дає можливість швидко і точно спланувати нанесення удару літальним апаратом по цілям противника, а також можливість використання в бортових обчислювальних машинах для обчислення і надання льотчику інформації на тактичний дисплей з прив'язкою до місцевості чи до повітряної обстановки та зон поразки системи ППО противника в тривимірному просторі.

Забезпечення екіпажу виводом даної інформації в кабіні літака на тактичному дисплеї з прив'язкою до супутникової навігаційної системи дає можливість більш ефективно застосовувати засоби поразки, при цьому не входити в зони поразки своїх засобів і ефективно обходити зони поразки ППО противника. Побудова даних зон в трьохвимірному просторі повинно базуватися на автоматичному розрахунку зон поразки виходячи з фактичних параметрів польоту літака, типу авіаційного засобу поразки та типу ППО противника, які будуть протидіяти в заданому районі нанесення удару.

Список літератури

1. Наказ МОУ №100 від 23 лютого 2016 року. Правила штурманського забезпечення польотів державної авіації України.
2. Афанасьєв В.В. Применение компьютера для штурманских расчетов на этапе предварительной подготовки к полету / В.В. Афанасьев // Системы обработки информации. – X., 2006. – Вып. 6. – С. 3-8.
3. Онпиченко П.М. Напряжки підвищення оперативності і якості бойової підготовки льотного складу авіації ПС ЗС України / П.М. Онпиченко, М.А. Павленко,

О.І. Тимочко // Системи обробки інформації. – X., 2016. – Вып. 3 (140). – С. 264-266.

4. Сітков О.М. Вибір ділянки корекції координат місцеположення літака з врахуванням геометричного фактору навігаційного поля радіонавігаційних систем / О.М. Сітков, Ю.В. Афанасьєв // Системи обробки інформації. – X., 2016. – Вып. 3 (140). – С. 103-106.

5. Системы управления вооружения истребителей. Основы интеллекта многофункционального самолёта / Л.Е. Баханов, А.Н. Давыдов, В.Н. Корниенко, В.В. Слатин, Е.П. Федосеев, Е.А. Федосов, Б.Е. Федунко, Л.Е. Широков. – М.: Машиностроение, 2005. – 400 с.

6. Боровицкий Д. Системы отображения полётной информации: информационно-управляющее поле кабины летательных аппаратов / Д. Боровицкий // Зарубежное военное обозрение. – 2005. – № 2. – С. 42-48.

7. Шамко Є.В. Основні особливості застосування Повітряних Сил в сучасних умовах ведення збройної боротьби / Є.В. Шамко, О.М. Жарик, В.В. Коваль // Наука і техніка Повітряних Сил Збройних Сил України. – 2017. – № 2(27). – С. 15-18.

8. Основы боевого применения вооружения фронтовой авиации / В.А. Чижуров, Н.А. Жук, Ю.С. Хаецкий, А.М. Барбарин, А.А. Давыдов // X.: ХВВАУЛ, 1994. – 246 с.

9. Алімпієв А.М. Особливості гібридної війни РФ проти України. Досвід, що отриманий Повітряними Силами Збройних Сил України / А.М. Алімпієв, Г.В. Певцов // Наука і техніка Повітряних Сил Збройних Сил України. – 2017. – № 2(27). – С. 19-25.

10. Миропольський Ф.П. Методика проведення зазначеного і виконання розрахунків по визначенню безпечних умовий бомбометання / Ф.П. Миропольський. – Вып. 189. ВВЮЛОПКА ім. Н.Е. Жуковського. – 1978. – 54 с.

11. Наказ МОУ №700 від 09 грудня 2015 року Про затвердження Правил польотів державної авіації в повітряному просторі України.

12. Колодяжний О.І. Моделювання небезпечних зон впливу штучного зсуву повітряних мас на динаміку руху високоманевреного літака / О.І. Колодяжний, О.І. Тимочко // Системи обробки інформації. – X.: ХНУПС, 2017. – Вып. 1 (147). – С. 80-87.

Надійшла до редколегії 7.08.2017

Рецензент: д-р техн. наук доц. О.І. Тимочко, Харківський національний університет Повітряних Сил ім. І. Кожедуба, Харків.

ОСОБЕННОСТИ ШТУРМАНСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЁТОВ БОМБАРДИРОВОЧНОЙ АВИАЦИИ ПРИ НАНЕСЕНИИ АВИАЦИОННОГО УДАРА

А.И. Колодяжный, Д.Ю. Спицкий, В.Р. Фролов, В.А. Федоряк

Повышение многофункциональности и характеристик бортового оборудования, увеличение объемов информации, поступающей на самолет (который в настоящее время можно уже рассматривать как элемент распределенной информационно-ударной системы), а также внешние угрозы, которые могут возникнуть на театре военных действий, предъявляют более высокие требования к отображению информации и компоновке кабин боевых самолетов. Формирование в кабине самолета информационного поля для выведения информации летчику при выполнении бомбометания с учетом типа средств поражения, скорости летательного аппарата, плотности воздуха и угла пикирования, а и необходимо учитывать рельеф местности, противодействие объектной и зональной системы ПВО.

Ключевые слова: информационное поле, область бомбометания, условия безопасности, летательный аппарат, зона влияния, искусственный сдвиг воздушных масс.

FEATURES OF NAVIGATION PROVISION OF FLIGHT BOMBERS DURING THE APPLICATION OF AIR STRIKES

A. Kolodyazhny, D. Spickij, V. Frolov, V. Fedoryak

Increasing the multifunctionality and characteristics of on-board equipment, addition of the amount of information received by the aircraft (which we can use like considered as an element of a distributed information-strike system), as well as external threats that may arise in theater of warfare, present higher requirements for information display and layout of cockpits of combat aircraft. System forming information space in a cockpit to display the pilot during bombing. During bombing system calculate parameters of the area of bombing, taking into account the type of defeat, speed of the aircraft, air density and the angle of dive, and also must take into account the terrain, opposition of air defense systems.

Keywords: information field, bombing area, safety conditions, aircraft, impact zone, artificial displacement of air masses.