



(10) **DE 10 2018 009 843 A1** 2020.06.18

(12) **Offenlegungsschrift**

(21) Aktenzeichen: **10 2018 009 843.6**

(22) Anmeldetag: **14.12.2018**

(43) Offenlegungstag: **18.06.2020**

(51) Int Cl.: **F42B 10/48** (2006.01)

F42B 10/50 (2006.01)

F42B 10/66 (2006.01)

F41G 7/36 (2006.01)

(71) Anmelder:

**Diehl Defence GmbH & Co. KG, 88662 Überlingen,
DE**

(72) Erfinder:

Schmid, Daniel, 92342 Freystadt, DE

(56) Ermittelter Stand der Technik:

DE	691 21 427	T2
DE	699 09 719	T2
US	7 350 744	B1
US	2008 / 0 223 246	A1
US	2009 / 0 283 627	A1
US	2010 / 0 032 516	A1
US	3 442 083	A
WO	2009/ 022 995	A2
WO	2013/ 119 163	A1

**RPG (Waffe). In: Wikimedia Foundation Inc.
(Hrsg.): Wikipedia - Die freie Enzyklopädie, 2018,**

URL: [https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=RPG_\(Waffe\)&oldid=180323390](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=RPG_(Waffe)&oldid=180323390) [abgerufen am 13.02-2019]. - Version vom 25. August 2018 um 15:00 Uhr

**SMArt 155. In: Wikimedia Foundation Inc.
(Hrsg.): Wikipedia - Die freie Enzyklopädie, 2018,
URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=SMArt_155&oldid=181966690 [abgerufen am 13.02-2019]. - Version vom 20. Oktober 2018 um 14:12 Uhr**

**Spike (Panzerabwehrlenkwaffe). In: Wikimedia
Foundation Inc. (Hrsg.): Wikipedia - Die
freie Enzyklopädie, 2018, URL: [https://de.
wikipedia.org/w/index.php?title=Spike_
\(Panzerabwehrlenkwaffe\)&oldid=182626192](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Spike_(Panzerabwehrlenkwaffe)&oldid=182626192)
[abgerufen am 13.02-2019]. - Version vom 10.
November 2018 um 14:21 Uhr**

Prüfungsantrag gemäß § 44 PatG ist gestellt.

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen.

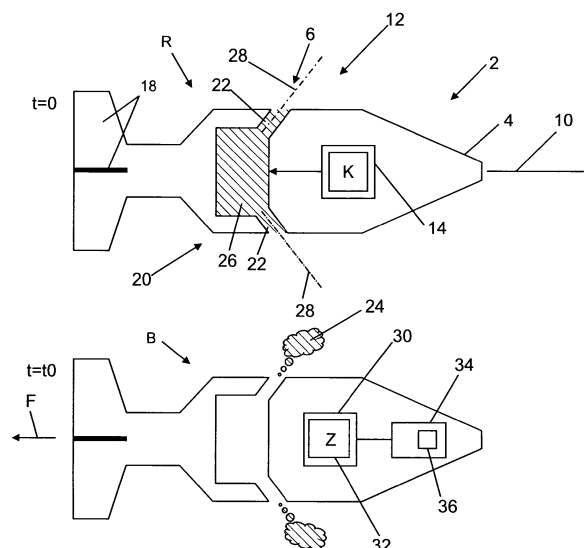
(54) Bezeichnung: **Abgebremster Direktbeschuss mit Geschoss**

(57) Zusammenfassung: Steuereinrichtung (6) für ein mittels einer Treibladung aus einem Geschützrohr (8) abschießbares Geschoss (2) mit mindestens einem Bremsselement (12), das in einem Ruhezustand (R) eine kleinere und in einem Bremszustand (B) eine größere Bremskraft (F) für das Geschoss (2) entgegen der Flugrichtung (10) aufweist, und mit einem Aktivierungsmodul (14) für den Bremszustand (B) bei Erfüllung eines Bremskriteriums (K).

Geschoss (2) mit der Steuereinrichtung (6), die mit einem Grundkörper (4) zum Geschoss (2) zusammengebaut ist.

Verfahren zum Betreiben des Geschosses (2), bei dem das Geschoss (2) abgeschossen wird und mindestens ein Bremsselement (12) während des Fluges in den Bremszustand (B) verbracht wird.

Verfahren zum Bekämpfen eines Zielobjekts (44), bei dem das Geschoss (2) mit erhöhter Elevation gegenüber einer Direktflugbahn (46) auf das Zielobjekt (44) abgeschossen wird, der Bremszustand (B) aktiviert wird und das gebremste Geschoss (2) nach unten auf das Zielobjekt (44) abgelenkt wird.



Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft die Bekämpfung eines Zielobjekts bzw. Ziels. Das Zielobjekt ist insbesondere stark (vor allem in der Frontpartie bzw. seitlich / am Heck) gepanzert, dagegen auf seiner Oberseite schwächer gepanzert.

[0002] Aus der Praxis bekannt ist eine solche Bekämpfung auf der vergleichsweise schwächer gepanzerten Oberseite des Zielobjekts z. B. mit der Munition SMARt 155 (Wikipedia, 'SMARt 155', https://de.wikipedia.org/wiki/SMARt_155, abgerufen 20.11.2018). Das Geschoss wird mit einer konventionellen Treibladung aus einem Artilleriegeschütz verschossen und stößt nach einer voreingestellten Flugzeit und damit Entfernung die Submunition aus. Der Gefechtskopf ist als projektilbildende Ladung mit einem Liner aus Tantal ähnlich eines Hohlladungsgeschosses ausgeführt. Seine Leistungsfähigkeit ermöglicht die Bekämpfung aller Gefechtsfahrzeuge einschließlich reaktiver Panzerung. Derartige Munition ist jedoch aufwändig und teuer.

[0003] Aus der Praxis bekannt ist auch eine solche Bekämpfung mit lenkbaren/steuerbaren Flugkörpern, z. B. Spike (Wikipedia, 'Spike (Panzerabwehr-lenkwaffe)', [https://de.wikipedia.org/wiki/Spike_\(Panzerabwehr-lenkwaffe\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Spike_(Panzerabwehr-lenkwaffe)), abgerufen am 20.11.2018 oder (ungeschützt im Nächstbereich, aus der Deckung) durch RPGs (Wikipedia, 'RPG (Waffe)', [https://de.wikipedia.org/wiki/RPG_\(Waffe\)](https://de.wikipedia.org/wiki/RPG_(Waffe)), abgerufen am 20.11.2018).

[0004] Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es, die oben genannte Bekämpfung zu verbessern.

[0005] Die Aufgabe wird gelöst durch eine Steuereinrichtung gemäß Patentanspruch 1. Bevorzugte oder vorteilhafte Ausführungsformen der Erfindung sowie anderer Erfindungskategorien ergeben sich aus den weiteren Ansprüchen, der nachfolgenden Beschreibung sowie den beigelegten Figuren.

[0006] Mit einem Grundkörper eines zu schaffenden Geschosses ist die Steuereinrichtung zu dem Geschoss zusammenbaubar bzw. in einem Montagezustand zusammengebaut. Das zusammengebaute Geschoss ist aus einem Geschützrohr mittels einer Treibladung abschießbar. Es sind aber auch alternative Verbringmöglichkeiten möglich (z.B. Railgun o.ä.). Das Geschoss weist dabei (nach dem Abschuss bzw. nach der Beschleunigungsphase, also im Flug) eine bestimmungsgemäße Flugrichtung auf.

[0007] „Bestimmungsgemäß“ heißt, dass das Geschoss gemäß seiner Dimensionierung aus einer dafür vorgesehenen Waffe zu einem beabsichtigten Zielort bzw. Zielobjekt hin abgeschossen wird und dabei eine bestimmte Flugrichtung aufweist. Der Flug

des Geschosses schließt sich also an dessen Abschuss aus der Waffe an.

[0008] Die Steuereinrichtung enthält mindestens ein Bremsselement. Das Bremsselement befindet sich zunächst nach dem Abschuss und während eines Fluges des Geschosses in einem Ruhezustand. Im Ruhezustand weist das Bremsselement eine kleinere (als in einem Bremszustand, siehe unten), insbesondere keine Bremskraft bzw. Bremswirkung für das Geschoss entgegen der Flugrichtung auf. Das Bremsselement kann während des Fluges in einen Bremszustand versetzt werden. In diesem Bremszustand weist es eine größere Bremskraft bzw. Bremswirkung für das Geschoss auf als im Ruhezustand, insbesondere also überhaupt eine merkliche Bremskraft bzw. Bremswirkung.

[0009] Die Steuereinrichtung enthält ein Aktivierungsmodul. Dieses dient zur Verbringung des Bremsselements nach dem Abschuss vom Ruhezustand in den Bremszustand. Die Verbringung erfolgt erst bei Erfüllung eines Bremskriteriums. Nach dem Abschuss wird also das Bremskriterium (dauerhaft bzw. immer wieder) überprüft. Ist dieses nicht erfüllt, wird der Ruhezustand beibehalten; ist es erfüllt, wird der Bremszustand ausgelöst bzw. aktiviert.

[0010] In einem bestimmungsgemäßen Montagezustand ist die Steuereinrichtung also mit dem Grundkörper zusammengebaut. „Bestimmungsgemäß“ heißt, dass die Steuereinrichtung auf eine bestimmte oder einen bestimmten Typ von Grundkörper bzw. Geschoss konstruktiv abgestimmt ist und für den Einsatz dort vorgesehen ist; z. B. für die dadurch bestimmten Geometrieansforderungen usw. ausgelegt ist.

[0011] Den Ruhezustand nimmt die Steuereinrichtung insbesondere ab dem Moment der Fertigstellung, insbesondere ab dem Einbau in den Grundkörper, insbesondere spätestens beim Abschuss ein.

[0012] Durch die Aktivierung des Bremszustandes wird im Flug eine Bremskraft bzw. Bremswirkung am Geschoss bewirkt. Es erfolgt also ein gezieltes Eingreifen in die (reguläre) Flugbahn des Geschosses (die prinzipiell der einer konventionellen oder gelenkten Munition entspricht, siehe unten) durch eine gesteuerte (Aktivierung des Bremszustandes) Geschwindigkeitsänderung des Geschosses. Somit hat zum Beispiel ein Kampfpanzer, welcher ein entsprechendes Geschoss verschießt, eine verbesserte Möglichkeit zur Bekämpfung von stark (aktiv/passiv) gepanzerten Zielen (auch hinter Deckungen).

[0013] Gemäß der Erfindung kann insbesondere ein konventionell im direkten Feuer verbrachtes Geschoss (insbesondere Panzermunition, z. B. 120mm Glattrohr oder 155mm Lenkmunition) in erhöhtem Ab-

schusswinkel (Elevation, siehe unten) und durch den Abbremsmechanismus (Verbringung des Bremslements in den Bremszustand) auf eine final steil abfallende (verkürzte) Flugbahn gebracht werden. Hierdurch kann ein Gefechtskopf des Geschosses von oben auf das Ziel einwirken. Optional (siehe unten) kann Sensorik und Lenkung den Zielflug bezüglich einer Treffergenauigkeit optimieren.

[0014] Die Erfindung bietet den Vorteil eines niedrigen Preises im Vergleich zu Lenkflugkörpern. Es ergibt sich der Vorteil eines schnelleren Zugriffs, das heißt kürzerer Flugzeit als indirektes Feuer der Artillerie. Es ergibt sich eine direkte Rückmeldung des Missionserfolgs durch direkte Beobachtung. Und es ergibt sich der Vorteil, dass harte Ziele auch hinter Deckungen mit Panzermunition bekämpft werden können.

[0015] Gemäß der Erfindung ergibt sich damit eine „Direct Fire Top Attack Ammunition“ bzw. eine Flugbahn-Modifikation durch Abbremsmechanismus im direkten Feuer mit induziertem Top Attack. Durch einen Abbremsmechanismus wird direkt verbrachte, insbesondere panzerbrechende Munition (Hohl- / P-Ladung, siehe unten) von einem frontalen Treffer in ein Top Attack Szenario transferiert. Dadurch wird insbesondere die schnelle und zielgerichtete Wirkung einer Panzermunition (direkter Beschuss) auf die schwachgepanzerte Oberseite eines Kampfpanzers gebracht.

[0016] Die Erfindung ermöglicht die Bekämpfung von stark (v.a. in der Frontpartie) gepanzerten Zielen durch das Geschoss, insbesondere eine Hohl- oder P-Ladung (oder Kombination) auf der schwächer gepanzerten Oberseite des Ziels (z. B. Kampfpanzer).

[0017] Die Erfindung eignet sich sowohl für Drall-stabilisierte als auch für Flügel-stabilisierte Geschosse.

[0018] In einer bevorzugten Ausführungsform ist das Bremsselement ein passiv wirkendes Bremsselement. Das Bremsselement weist beim Flug des Geschosses eine - zwischen Ruhezustand und Bremszustand - veränderbare aerodynamische Wirkung (keine oder merkliche bzw. in der Stärke veränderliche Bremskraft bzw. Bremswirkung) auf. Das Bremsselement ist insbesondere aus dem Geschoss ausfahrbar und/oder beweglich und/oder dessen aerodynamisch wirksamer Querschnitt ist veränderbar. Derartige Bremsselemente sind konstruktiv besonders einfach und unaufwändig zu realisieren.

[0019] In einer bevorzugten Variante dieser Ausführungsform ist das Bremsselement relativ zum Grundkörper beweglich. Insbesondere ist das Bremsselement ausfahrbar und/oder ausklappbar, insbesondere ist es eine Bremsklappe oder ein Bremsflügel. Dies bezieht sich insbesondere auf eine Umrissform des

Geschosses im Ruhezustand. Gemäß der Erfindung öffnen (Aktivierung des Bremszustandes) insbesondere zusätzliche Bremsklappen als Bremsselemente nach einer programmierten Zeit (Bremskriterium) und erhöhen den Luftwiderstand des Geschosses erheblich.

[0020] In einer bevorzugten Ausführungsform ist das Bremsselement ein (zumindest im Bremszustand) aktiv wirkendes Bremsselement. Das Bremsselement ist also in irgendeiner Weise energiebetrieben bzw. nutzt Energie zur Abbremsung des Geschosses. Denkbar sind durch in der Steuereinrichtung gespeicherte Energie angetriebene, der Abbremsung dienende Antriebe usw. Hierdurch kann die Bremskraft bzw. Bremswirkung gegenüber passiv wirkenden Bremsselementen verstärkt werden.

[0021] In einer bevorzugten Variante dieser Ausführungsform enthält das Bremsselement eine aktivierbare Rückstoßeinrichtung. Diese setzt insbesondere chemisch gespeicherte Energie frei. Bei bzw. nach der Aktivierung dient die Rückstoßeinrichtung zur Erzeugung einer Rückstoßkraft entgegen der Flugrichtung des Geschosses. Zumindest weist die Rückstoßkraft eine Komponente entgegen der Flugrichtung auf. Eine entsprechende Rückstoßeinrichtung kann besonders einfach und wirkungsvoll zur Abbremsung eingesetzt werden.

[0022] In einer bevorzugten Variante dieser Ausführungsform enthält die Rückstoßeinrichtung mindestens einen Auslasskanal. Der Auslasskanal dient zum Auslass eines Rückstoßmittels. Der Auslasskanal erstreckt sich entlang einer Auslassrichtung, wobei die Auslassrichtung zumindest eine Richtungskomponente in Flugrichtung aufweist. Rückstoßmittel bzw. Medium, welches aus dem Auslasskanal und damit auch entlang der Auslassrichtung ausströmt, hat daher ebenfalls eine bremsende Richtungskomponente entgegen der Flugrichtung. Die Auslassrichtung ist insbesondere die Mittellängsachse des Auslasskanals und insbesondere eine Gerade. Eine derartige Rückstoßeinrichtung ist besonders einfach umzusetzen und wirkungsvoll. Rückstoßmittel sind beispielsweise Druckluft, Triebwerks-, Brand- oder Explosionsgase, Partikel, das Ausstoßprodukt eines (Raketen-)Treibsatzes usw.

[0023] In einer bevorzugten Ausführung Variante dieser Ausführungsform enthält die Rückstoßeinrichtung einen aktivierbaren (insbesondere Raketen-) Treibsatz. Der Treibsatz dient zur Erzeugung und/oder Freisetzung des Rückstoßmittels in Form des Ausstoßprodukts des Treibsatzes. Durch einen entsprechenden Treibsatz kann besonders einfach und wirkungsvoll eine Abbremsung des Geschosses erfolgen.

[0024] Insbesondere wird der Treibsatz nach bzw. zu einer programmierten Zeit nach dem Abschuss des Geschosses gezündet. Der Treibsatz generiert dann durch die nach vorne (in Flugrichtung) gerichteten Auslässe (äußere Enden der Auslasskanäle) einen Rückwärtsschub, welcher zur Abbremsung des Geschosses führt.

[0025] In einer bevorzugten Ausführungsform ist das Bremskriterium ein Ablauf einer vorgebbaren Flugdauer nach dem Abschuss des Geschosses. Mit anderen Worten wird im Geschoss eine Zeitdauer zwischen Abschuss und Aktivierung des Bremszustandes eingestellt. Bei bekannter Fluggeschwindigkeit des Geschosses kann somit die Abbremsung und damit die gezielte Umlenkung des Geschosses auf einer gewünschten verkürzten Flugbahn zu einem gewünschten Zielort hin auf einfache Weise erfolgen.

[0026] In einer bevorzugten Ausführungsform enthält die Steuereinrichtung ein Lenkmodul zur Steuerung und/oder Regelung der Flugbahn des Geschosses nach dessen Abschuss. Das Lenkmodul kann beispielsweise Luftleitmittel wie bewegliche Lenkflügel, Querbeschleunigungseinrichtungen wie Thruster usw. enthalten, um die verkürzte Flugbahn des Geschosses zumindest in gewissen Grenzen nochmals gezielt zu verändern. Insbesondere kann das Geschoss so auf eine verkürzte Soll-Flugbahn gebracht oder auf dieser gehalten werden. Die Lenkung kann zum Beispiel anhand der Position des Geschosses, der Position eines Ziels, anhand empfangener Steuersignale usw. erfolgen. Das Geschoss kann damit besonders ortsgenau zu einem Zielort geführt werden.

[0027] Während die Erfindung an sich ausschließlich die Ballistik bzw. Schwerkraft des Geschosses nutzt, um anhand der Abbremsung des Geschosses die Flugbahn zu verkürzen, bedient sich das Lenkmodul aktiver bzw. aerodynamischer Lenkmechanismen wie z. B. verstellbare Lenkflügel, Thruster o. ä. Die Abbremsung bewirkt daher insbesondere die Festlegung der prinzipiellen Flugbahn des Geschosses bzw. der Festlegung im großen Maßstab, das Lenkmodul dient dagegen eher einer Feinkorrektur um die unkorrigierte Flugbahn herum bzw. in deren Nähe.

[0028] In einer bevorzugten Variante dieser Ausführungsform enthält das Lenkmodul daher ein Zielführungsmodul zur Führung des Geschosses zu einem vorgebbaren Zielort hin. Das Zielführungsmodul orientiert sich zum Beispiel an einer auf ein Zielobjekt am Zielort aufgetragenen Zielmarkierung, an Zielkoordinaten usw. Insbesondere regelt das Lenkmodul das Geschoss auf eine gewünschte verkürzte Flugbahn hin ein. Mit dem Zielführungsmodul kann insbesondere die oben genannte präzise Zielführung des Geschosses realisiert werden.

[0029] In einer bevorzugten Ausführungsform enthält die Steuereinrichtung ein Sensormodul. Denkbar ist hierbei jegliche Sensorik zur Gewinnung von Sensordaten, z. B. Lage-, Richtungs-, Geschwindigkeitssensoren usw. Denkbar sind auch Zielsuchsensoren wie z. B. Laser-, Radar-, Kamerasensoren usw. Denkbar sind auch Sensoren in Form von Kommunikationsempfängern oder -sendern zur Kommunikation des Geschosses mit einer Leitstelle oder ähnlichem. Dem Geschoss können somit beliebig komplexe Eigenschaften zugewiesen werden, insbesondere um zum Beispiel eine Zielführung zu verbessern, Eigenbeschuss zu verhindern, Sicherheitsmechanismen zu etablieren usw.

[0030] In einer bevorzugten Variante dieser Ausführungsform enthält daher das Sensormodul ein Lagemodul zur Bestimmung einer aktuellen Lage des Geschosses zumindest während dessen Fluges. Somit ist die zur Zielführung nützliche aktuelle jeweilige Position, Geschwindigkeit, Richtung, Ort usw., also die Lage des Geschosses im Geschoss selbst bekannt und kann dort direkt und schnell weiterverarbeitet werden.

[0031] Die Aufgabe der Erfindung wird auch gelöst durch ein Geschoss gemäß Patentanspruch 13. Das Geschoss wurde oben bereits genannt und enthält die erfindungsgemäße Steuereinrichtung und den im Zusammenhang mit dieser genannten Grundkörper. Die Steuereinrichtung ist mit dem Grundkörper zum Geschoss zusammengebaut.

[0032] Das Geschoss und zumindest ein Teil dessen Ausführungsformen sowie die jeweiligen Vorteile wurden sinngemäß bereits im Zusammenhang mit der erfindungsgemäßen Steuereinrichtung erläutert.

[0033] Das Geschoss ist insbesondere ein panzerbrechendes Geschoss bzw. Teil einer panzerbrechenden Munition oder Panzermunition. Das Geschoss ist insbesondere ein 120mm Glattrohr-Geschoss oder ein 155mm-Lenkgeschoss. Das Geschoss enthält insbesondere eine Hohlladung und/oder eine P-Ladung (projektilbildende Ladung).

[0034] Die Aufgabe der Erfindung wird auch gelöst durch eine Munition mit dem Geschoss und der oben genannten Treibladung. Für die Munition ergeben sich die gleichen Vorteile und Ausführungsformen, wie sie sinngemäß bereits oben für das Geschoss genannt wurden.

[0035] Die Aufgabe der Erfindung wird auch gelöst durch ein Verfahren gemäß Patentanspruch 14 zum Betreiben eines erfindungsgemäßen Geschosses. Bei dem Verfahren wird das Geschoss aus einer Waffe abgeschossen. Anschließend wird mindestens eines der Brems Elemente während des Fluges in den Bremszustand verbracht.

[0036] Das Verfahren und zumindest ein Teil dessen Ausführungsformen sowie die jeweiligen Vorteile wurden sinngemäß bereits im Zusammenhang mit dem erfindungsgemäßen Geschoss bzw. der Steuereinrichtung erläutert.

[0037] Die Aufgabe der Erfindung wird auch gelöst durch ein Verfahren gemäß Patentanspruch 15 zum Bekämpfen eines Zielobjekts an einem Zielort mit Hilfe des erfindungsgemäßen Verfahrens. Dabei wird das Geschoss aus der Waffe zunächst auf eine reguläre Flugbahn abgeschossen. Dabei wird eine Elevation der Waffe gewählt, die bezüglich einer Elevation für eine auf das Zielobjekt gerichtete Direktflugbahn des Geschosses erhöht ist. Die Direktflugbahn ist diejenige, die ein konventionelles Geschoss oder das erfindungsgemäße Geschoss durchfliegen würde, wenn es vollständig im Ruhezustand verbleiben würde. Hierbei kann es sich um eine gedachte Flugbahn handeln, wenn zum Beispiel tatsächlich eine Deckung oder ein Hindernis in dieser Direktflugbahn vorhanden ist und das Zielobjekt daher konventionell auf der Direktflugbahn gar nicht beschießbar ist. Tatsächlich wird das Geschoss also auf einer zur Direktflugbahn erhöhten regulären Flugbahn verschossen. Entlang der regulären Flugbahn würde insbesondere nicht der Zielort am Zielobjekt getroffen. Die reguläre Flugbahn ist diejenige, die das Geschoss durchfliegen würde, wenn der Ruhezustand beibehalten würde.

[0038] Das Geschoss bzw. mindestens eines der Bremsselemente wird dann während des Fluges derart, insbesondere zu einem solchen Zeitpunkt nach dem Abschuss, in den Bremszustand verbracht, dass das gebremste Geschoss durch die Abbremsung vermittels des Bremszustandes aus seiner regulären Flugbahn, die es im Ruhezustand weiterfliegen würde, ballistisch bzw. durch die Schwerkraft nach unten auf einen Zielort am Zielobjekt hin abgelenkt wird. Das Geschoss beschreibt daher insgesamt eine verkürzte Flugbahn, die von der regulären Flugbahn abweicht. Der Zielort am Zielobjekt ist insbesondere ein solcher, welcher durch einen Direktbeschuss mit dem Geschoss auf der Direktflugbahn nicht erreicht werden könnte.

[0039] Mit anderen Worten wird das Geschoss zunächst in Richtung „über das Ziel hinausgeschossen“, d. h. auf einer aktuell höheren regulären Flugbahn geführt, die gegenüber der (bei Direktbeschuss auf einer gedachten Bahn zum Ziel führenden) Direktflugbahn erhöht ist. Durch Aktivierung mindestens eines der Bremsselemente bei Erreichen des Bremskriteriums, insbesondere zu einem bestimmten Zeitpunkt (das Kriterium bzw. die Berechnung ergibt sich z. B. anhand der Zielkoordinaten des Zielortes und der ballistischen Eigenschaften des Geschosses in fachüblicher Weise) wird das Ziel im Vergleich zum Direktbeschuss mehr von oben getroffen. Ein Direkt-

beschuss auf der Direktflugbahn würde dagegen das Ziel tiefer, d. h. eher seitlich treffen.

[0040] Idee der Erfindung ist es dabei, dass z. B. ein Kampfpanzer in seiner Frontpartie stark gepanzert, an der Oberseite aber schwächer gepanzert ist. Ein erhöhter Abschusswinkel und eine durch die Abbremsung stark gekrümmte (verkürzte) Flugbahn hilft, das Ziel eher von oben zu treffen. Auch können so Deckungen und Hindernisse überwunden werden, die einen tatsächlichen Direktbeschuss verhindern würden.

[0041] Weitere Merkmale, Wirkungen und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung eines bevorzugten Ausführungsbeispiels der Erfindung sowie der beigefügten Figuren. Dabei zeigen, jeweils in einer schematischen Prinzipskizze:

Fig. 1 ein Drall-stabilisiertes Geschoss mit Bremsklappen im a) Ruhezustand und b) Bremszustand,

Fig. 2 entsprechend **Fig. 1** ein Flügel-stabilisiertes Geschoss im a) Ruhezustand und b) Bremszustand,

Fig. 3 ein Geschoss mit Treibsatz im a) Ruhezustand und b) Bremszustand,

Fig. 4 den Beschuss eines Zielobjekts mit einem Geschoss,

Fig. 5 das Zielobjekt aus **Fig. 4** im Detail.

[0042] **Fig. 1** zeigt ein Drall-stabilisiertes Geschoss **2**, das einen Grundkörper **4** und eine Steuereinrichtung **6** enthält. Grundkörper **4** und Steuereinrichtung **6** sind zu dem Geschoss **2** zusammengebaut. Das Geschoss **2** ist aus einem in **Fig. 4** angedeuteten Geschützrohr **8** mittels einer nicht dargestellten Treibladung abschießbar. Das Geschoss **2** weist eine bestimmungsgemäße Flugrichtung **10** (angedeutet durch einen Pfeil) auf, in der es sich nach dem Abschuss fortbewegt.

[0043] Die Steuereinrichtung **6** enthält zwei Bremsselemente **12**. In **Fig. 1a** befinden sich die Bremsselemente **12** in einem Ruhezustand **R**. **Fig. 1** zeigt den Zeitpunkt $t=0$ des Abschusses des Geschosses **2**. In diesem Ruhezustand **R** bewirkt das Bremsselement während eines nachfolgenden Fluges des Geschosses **2** zunächst keine Bremskraft **F** für das Geschoss **2** entgegen der Flugrichtung **10**.

[0044] **Fig. 1b** zeigt die Bremsselemente **12** in einem Bremszustand **B** zu einem Zeitpunkt $t=t_0 > 0$. Nun weisen sie eine (größere als im Ruhezustand **R**) Bremskraft **F** für das sich immer noch im Flug befindliche Geschoss **2** entgegen der Flugrichtung **10** auf. Das Geschoss **2** wird also im Flug nun abgebremst.

[0045] Die Steuereinrichtung **6** enthält ein hier nur symbolisch angedeutetes Aktivierungsmodul **14**, das zur Verbringung der Bremsenlemente **12** aus dem Ruhezustand **R** in den Bremszustand **B** dient. Die Verbringung geschieht nach dem Abschuss des Geschosses bei Erfüllung eines Bremskriteriums **K**.

[0046] Das Bremskriterium **K** ist hier der Ablauf der vorgegeben Flugdauer t_0 nach Abschuss des Geschosses **2**. Zum Zeitpunkt $t=t_0$ werden also die Bremsenlemente **12** vom Ruhezustand **R** in den Bremszustand **B** gebracht.

[0047] Das Bremsenlement **12** ist ein passiv, nämlich aerodynamisch, wirkendes Bremsenlement dessen aerodynamische Wirkung hier von einer Nullwirkung in **Fig. 1a** zu einer tatsächlichen Bremskraft **F** in **Fig. 1b** veränderbar ist bzw. verändert wird.

[0048] Um vom Ruhezustand **R** in den Bremszustand **B** zu gelangen, ist das Bremsenlement **12** relativ zum Grundkörper **4** beweglich, hier ist es um eine Schwenkachse **16** in Richtung der in **Fig. 1a** dargestellten Pfeile schwenkbar. Im Beispiel sind die Bremsenlemente **12** Bremsklappen.

[0049] Das Aktivierungsmodul **14** ist derart eingerichtet bzw. programmiert, dass die Bremsklappen nach der programmierten Zeit bzw. Zeitdauer bzw. Flugdauer t_0 nach dem Abschuss öffnen, d. h. sich vom Ruhezustand **R** in den Bremszustand **B** bewegen und so den Luftwiderstand des Geschosses **2** erheblich erhöhen.

[0050] **Fig. 2** zeigt ein alternatives Geschoss **2**, das sich von demjenigen aus **Fig. 1** nur dadurch unterscheidet, dass es nicht Drall-stabilisiert, sondern durch Flügel **18** Flügelstabilisiert ist. Ansonsten gelten die gleichen Aussagen wie zu **Fig. 1**.

[0051] **Fig. 3** zeigt ein alternatives Geschoss **2**, das sich von demjenigen aus **Fig. 2** nur dadurch unterscheidet, dass es ein alternatives Bremsenlement **12** enthält. Das Bremsenlement **12** ist hier ein aktiv wirkendes Bremsenlement, das anstelle der Bremsklappen eine aktivierbare Rückstoßeinrichtung **20** enthält. Die Rückstoßeinrichtung **20** dient zur Erzeugung einer Rückstoßkraft bzw. Bremskraft **F** entgegen der Flugrichtung **10**. Hierzu enthält die Rückstoßeinrichtung **20** zwei Auslasskanäle **22** für ein Rückstoßmittel **24**, hier Abgas eines Treibsatzes **26**, hier eines Raketentreibsatzes. Die Auslasskanäle **22** verlaufen entlang einer jeweiligen Auslassrichtung **28**, hier einer jeweiligen Mittellängsachse der Auslasskanäle **22** in Form einer Geraden. Die Auslassrichtung **28** weist jeweils eine Richtungskomponente in Flugrichtung **10** auf.

[0052] Im Ruhezustand **R** gemäß **Fig. 3a** ist der Treibsatz **26** inaktiv bzw. ungezündet. Beim Über-

gang in den Bremszustand **B** zum Zeitpunkt $t=t_0$ wird dieser aktiviert bzw. gezündet und setzt fortan das Rückstoßmittel **24** frei, um die Bremskraft **F** zu entfalten. Diese entsteht dadurch, dass das Rückstoßmittel aus den Auslasskanälen **22** in den jeweiligen Auslassrichtung **28** ausgestoßen wird. Auch hier ist das Aktivierungsmodul **14** so eingerichtet, dass es den Treibsatz **26** nach einer programmierten Zeit t_0 nach dem Abschuss des Geschosses **2** zündet, der so durch die nach vorne (in Flugrichtung **10**) gerichteten Auslässe (äußere Enden der Auslasskanäle **22**) einen Rückwärtsschub, d. h. die Bremskraft **F**, generiert, welcher zur Abbremsung des Geschosses **2** führt.

[0053] **Fig. 3b** zeigt dabei weitere Details der Steuereinrichtung **6**, die ein Lenkmodul **30** zur Regelung der Flugbahn des Geschosses **2** nach dessen Abschuss enthält. Das Lenkmodul **30** beinhaltet dabei ein Zielführungsmodul **32** zur Führung des Geschosses **2** zu einem vorgegeben Zielort **Z** hin.

[0054] Außerdem enthält die Steuereinrichtung **6** hier ein mit dem Lenkmodul **30** verschaltetes Sensormodul **34**. Dieses enthält ein Lagemodul **36** zur Bestimmung eines aktuellen Ortes des Geschosses **2** zumindest während dessen Fluges nach dem Abschuss sowie nicht näher erläuterte Zielsuchsensorik.

[0055] **Fig. 4** zeigt eine Einsatzszene für das erfindungsgemäße Geschoss **2**. Eine Waffe **38**, hier ein Geschütz eines Kampfpanzers, mit dem Geschützrohr **8** zum Verschuss des Geschosses **2** befindet sich in einem Gelände **40**. Ein Zielobjekt **44**, hier ein gegnerischer Kampfpanzer, befindet sich in Bezug auf die Waffe **38** hinter einer Deckung **42**. Das Zielobjekt **44** soll mithilfe des Geschosses **2** bekämpft werden. Aufgrund der Deckung **42** ist ein konventioneller Direktbeschuss des Zielobjekts **44** mit einem konventionellen Geschoss auf einer Direktflugbahn **46** nicht möglich. Der Direktflugbahn ist eine Elevation **E0** des Geschützrohres **8** zugeordnet. Die Direktflugbahn **46** entspricht daher einer konventionellen direkten Flugbahn. Die Elevation **E0** würde damit auch das Geschoss **2** auf die Direktflugbahn **46** bringen.

[0056] Das Geschoss **2** wird jedoch aus der Waffe **38** mit einer Elevation **E1** zum Zeitpunkt $t=0$ abgeschossen, die bezüglich der Elevation **E0** erhöht ist. Würde das Geschoss **2** dauerhaft im Ruhezustand **R** verbleiben, würde sich die reguläre Flugbahn **48** für das Geschoss **2** ergeben, die weit hinter das Zielobjekt **44** führt. Zum programmierten Zeitpunkt $t=t_0$ während des Fluges des Geschosses **2** auf der regulären Flugbahn **48** wird jedoch der Bremszustand **B** im Geschoss **2** aktiviert, wie dies anhand der **Fig. 1** bis **Fig. 3** erläutert wurde. Die Bremsenlemente **12** werden daher zum Zeitpunkt $t=t_0$ in den Bremszustand **B** gebracht. Dies führt wegen der Abbremsung

des Geschosses zu einer verkürzten, steil abfallenden Flugbahn **50**, so dass das Zielobjekt **44** über die Deckung **42** hinweg am Zielort **Z** vom Geschoss **2** getroffen wird.

[0057] Fig. 5 zeigt im Detail V aus Fig. 4 das Zielobjekt **44** aus Fig. 4 im Detail. Das Geschoss **2** ist hier nur symbolisch angedeutet. Gezeigt ist hier allerdings eine Hohlladung zur Bekämpfung des Zielobjekts **44**, die im Geschoss **2** enthalten ist. Würde das Geschoss **2** auf der Direktflugbahn **46** konventionell von dem Geschoss **2** bzw. einem konventionellen Geschoss getroffen, würde das Geschoss auf die stark gepanzerte Frontpartie **52** des Kampfpanzers treffen. Gemäß der Erfindung ergibt sich jedoch die verkürzte Flugbahn **50**, sodass das Geschoss **2** tatsächlich auf den Zielort **Z** auf der Oberseite **54** des Zielobjekts **44** auftrifft. Die Erfindung bringt somit die Wirkung des Geschosses **2** von oben auf die schwach bzw. im Vergleich zur Frontpartie **52** schwächer gepanzerte Oberseite **54** des Zielobjekts **44**. Der Zielort **Z** könnte auf der Direktflugbahn **46** von einem Geschoss nicht erreicht werden.

Bezugszeichenliste

2	Geschoss
4	Grundkörper
6	Steuereinrichtung
8	Geschützrohr
10	Flugrichtung
12	Bremselement
14	Aktivierungsmodul
16	Schwenkachse
18	Flügel
20	Rückstoßeinrichtung
22	Auslasskanal
24	Rückstoßmittel
26	Treibsatz
28	Auslassrichtung
30	Lenkmodul
32	Zielführungsmodul
34	Sensormodul
36	Lagemodul
38	Waffe
40	Gelände
42	Deckung
44	Zielobjekt
46	Direktflugbahn

48	Flugbahn (regulär)
50	Flugbahn (verkürzt)
52	Frontpartie
54	Oberseite
R	Ruhezustand
B	Bremszustand
K	Bremskriterium
F	Bremskraft
Z	Zielort
E0,1	Elevation
t	Zeitpunkt
t0	Flugdauer

Patentansprüche

1. Steuereinrichtung (6), die mit einem Grundkörper (4) zu einem Geschoss (2) zusammenbaubar ist, das aus einem Geschützrohr (8) mittels einer Treibladung abschießbar ist, wobei das Geschoss (2) eine bestimmungsgemäße Flugrichtung (10) aufweist, - mit mindestens einem Bremselement (12), das während eines Fluges des Geschosses (2) in einem Ruhezustand (R) eine kleinere und in einem Bremszustand (B) eine größere Bremskraft (F) für das Geschoss (2) entgegen der Flugrichtung (10) aufweist, - mit einem Aktivierungsmodul (14) zur Verbringung des Bremselements (12) nach dem Abschuss vom Ruhezustand (R) in den Bremszustand (B) bei Erfüllung eines Bremskriteriums (K).

2. Steuereinrichtung (6) nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Bremselement (12) ein passiv wirkendes Bremselement (12) mit veränderbarer aerodynamischer Wirkung ist.

3. Steuereinrichtung (6) nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Bremselement (12) relativ zum Grundkörper (4) beweglich ist.

4. Steuereinrichtung (6) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Bremselement (12) ein aktiv wirkendes Bremselement (12) ist.

5. Steuereinrichtung (6) nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Bremselement (12) eine aktivierbare Rückstoßeinrichtung (20) zur Erzeugung einer Rückstoßkraft entgegen der Flugrichtung (10) enthält.

6. Steuereinrichtung (6) nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Rückstoßeinrichtung (20) mindestens einen Auslasskanal (22) für ein Rückstoßmittel (24) entlang einer Auslassrichtung (28) enthält, wobei die Auslassrichtung (28) zu-

mindest eine Richtungskomponente in Flugrichtung (10) aufweist.

7. Steuereinrichtung (6) nach einem der Ansprüche 5 bis 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Rückstoßeinrichtung (20) einen aktivierbaren Treibsatz (26) zur Erzeugung und/oder Freisetzung des Rückstoßmittels (24) enthält.

8. Steuereinrichtung (6) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Bremskriterium (K) ein Ablauf einer vorgebbaren Flugdauer (t₀) nach dem Abschuss des Geschosses (2) ist.

9. Steuereinrichtung (6) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Steuereinrichtung (6) ein Lenkmodul (30) zur Steuerung und/oder Regelung der Flugbahn des Geschosses (2) enthält.

10. Steuereinrichtung (6) nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Lenkmodul (30) ein Zielführungsmodul (32) zur Führung des Geschosses (2) zu einem vorgebbaren Zielort (Z) hin enthält.

11. Steuereinrichtung (6) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Steuereinrichtung (6) ein Sensormodul (34) enthält.

12. Steuereinrichtung (6) nach Anspruch 11, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Sensormodul (34) ein Lagemodul (36) zur Bestimmung eines aktuellen Ortes des Geschosses (2) zumindest während dessen Flugs enthält.

13. Geschoss (2), mit einem Grundkörper (4), und mit einer Steuereinrichtung (6) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, die mit dem Grundkörper (4) zum Geschoss (2) zusammengebaut ist.

14. Verfahren zum Betreiben eines Geschosses (2) nach Anspruch 13, bei dem
- das Geschoss (2) aus einer Waffe (38) abgeschossen wird,
- mindestens eines der Brems Elemente (12) während des Fluges in den Bremszustand (B) verbracht wird.

15. Verfahren zum Bekämpfen eines Zielobjekts (44) an einem Zielort (Z) mit Hilfe eines Verfahrens nach Anspruch 14, bei dem
- das Geschoss (2) aus der Waffe (38) mit einer Elevation (E₁) auf eine reguläre Flugbahn (48) abgeschossen wird, die bezüglich einer Elevation (E₀) für eine auf das Zielobjekt (44) gerichteten Direktflugbahn (46) des Geschosses (2) im Ruhezustand (R) erhöht ist,

- mindestens eines der Brems Elemente (12) während des Fluges derart in den Bremszustand (B) verbracht wird, dass das Geschoss (2) durch die Abbremsung aus seiner regulären Flugbahn (48) nach unten auf einen Zielort (Z) hin entlang einer verkürzten Flugbahn (50) abgelenkt wird.

Es folgen 4 Seiten Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

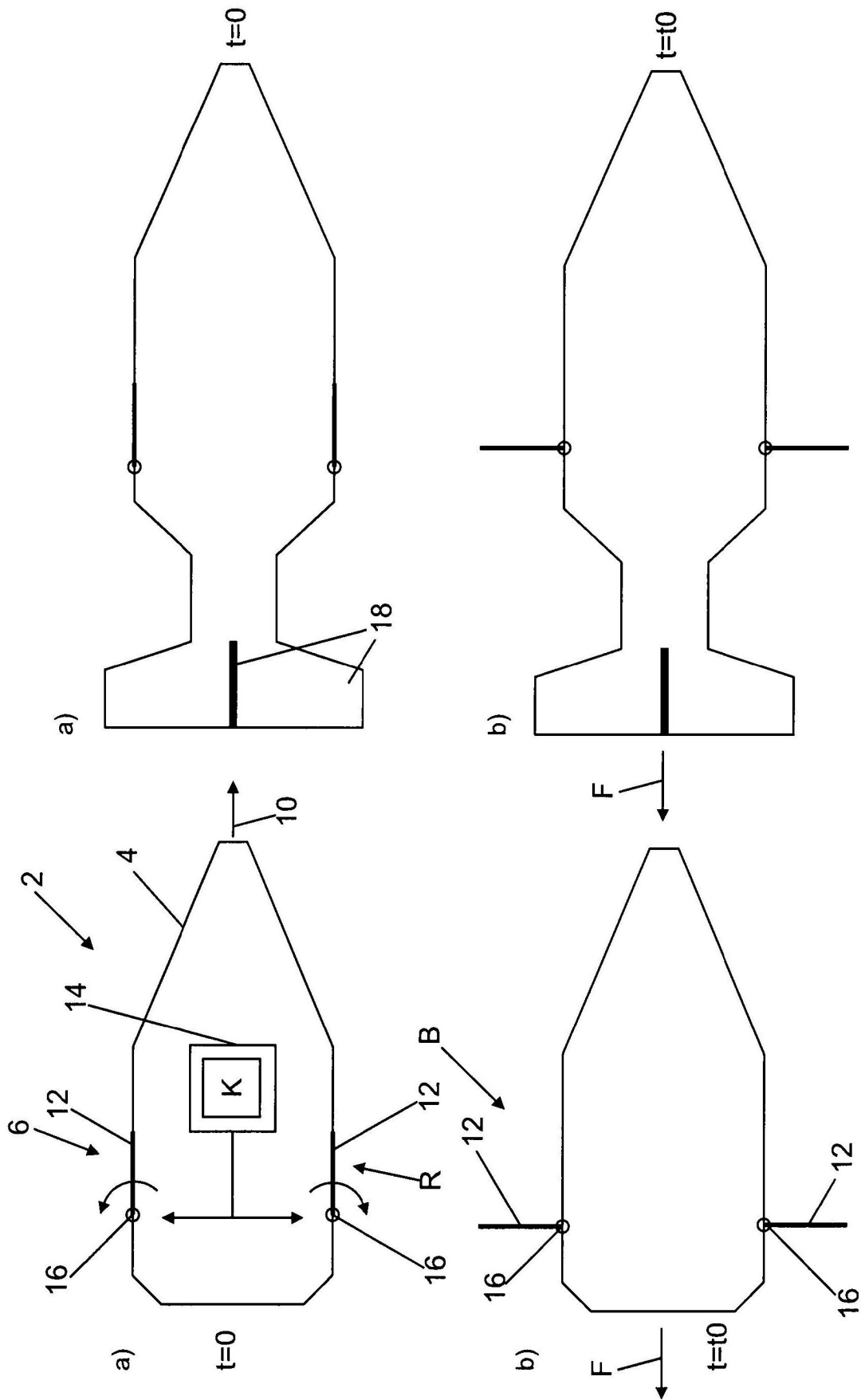
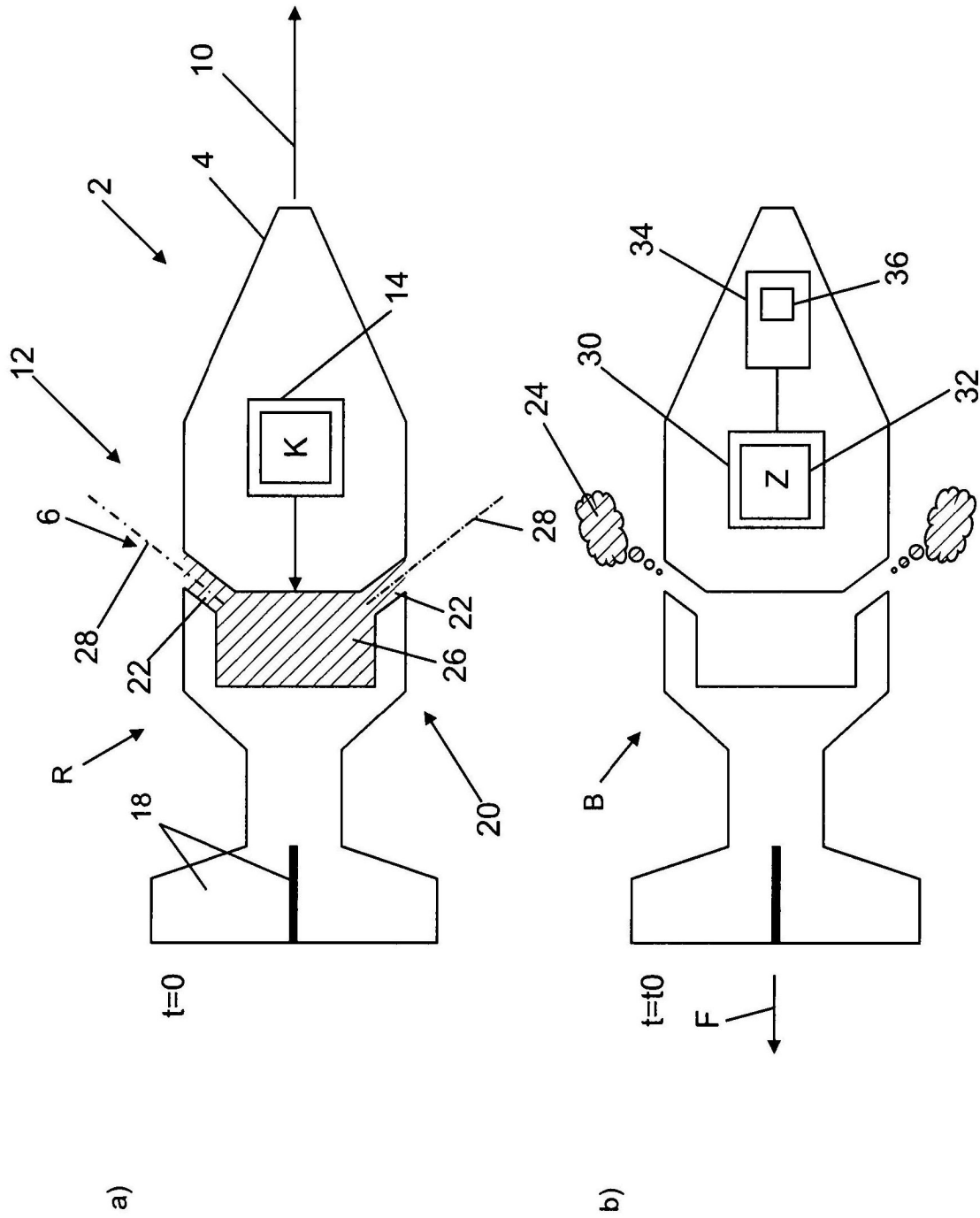


Fig. 2

Fig. 1



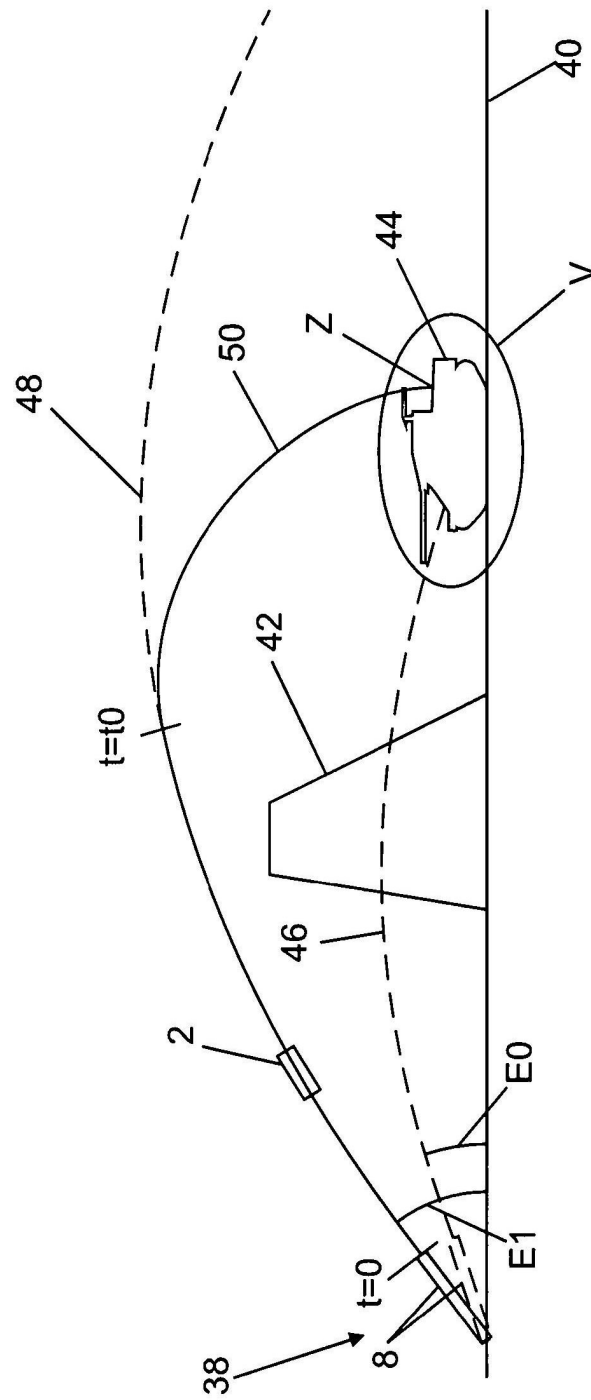


Fig. 4

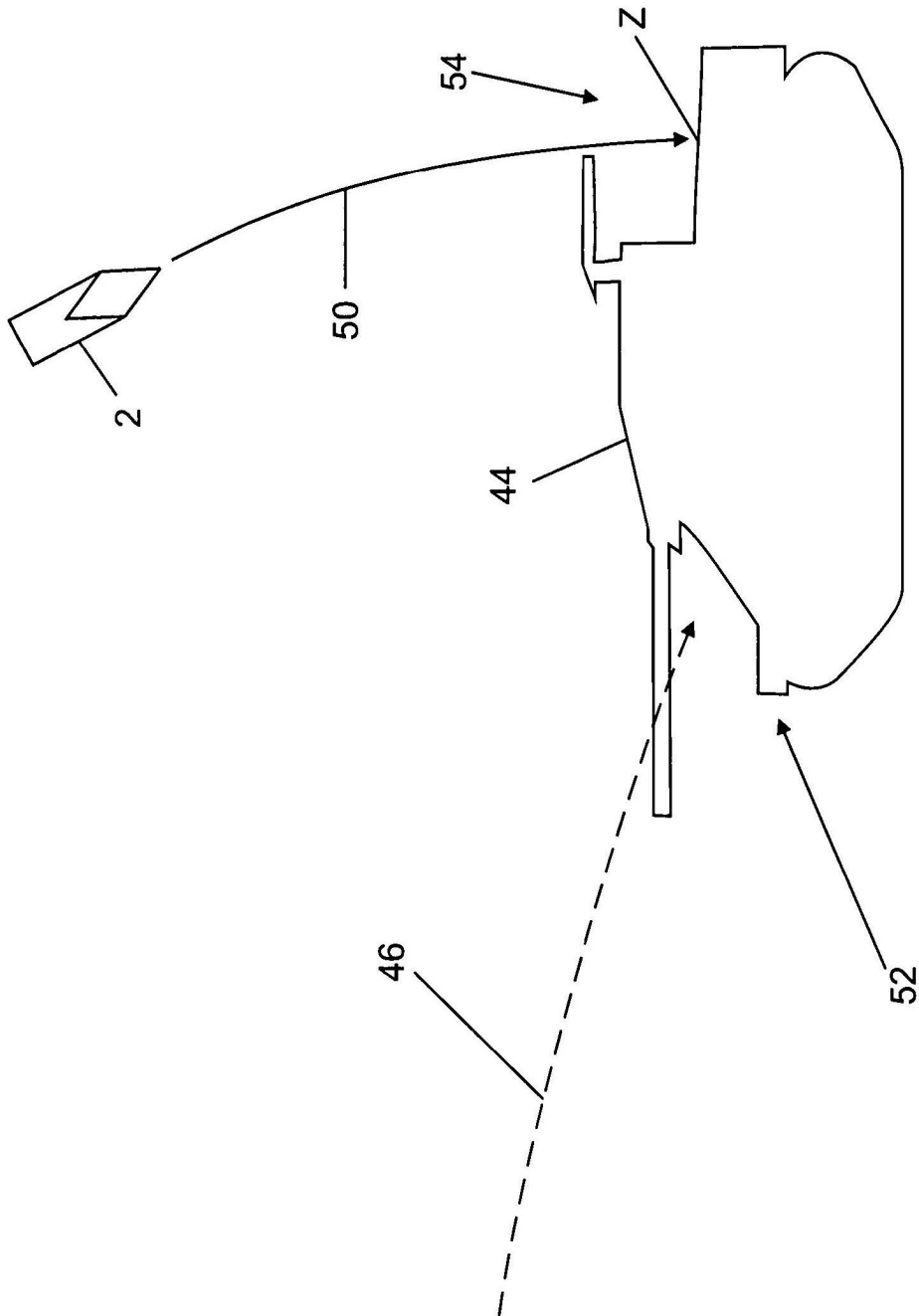


Fig. 5