



ІНЖЕНЕРНІ МЕТОДИ АНАЛІЗУ В АВІАЦІЇ

Робоча програма навчальної дисципліни (Силабус)

Реквізити навчальної дисципліни

Рівень вищої освіти	<i>Другий (магістерський)</i>
Галузь знань	<i>G Інженерія, виробництво та будівництво</i>
Спеціальність	<i>G9 Прикладна механіка</i>
Освітня програма	<i>Динаміка і міцність машин</i>
Статус дисципліни	<i>Вибіркова</i>
Форма навчання	<i>очна(денна)</i>
Рік підготовки, семестр	<i>1-й курс, весняний семестр</i>
Обсяг дисципліни	<i>150 годин / 5 кредитів (лекції – 30 год.; практичні заняття – 30 год.; самостійна робота – 90 год.)</i>
Семестровий контроль/ контрольні заходи	<i>Екзамен/модульна контрольна робота/ розрахунково-графічна робота</i>
Розклад занять	<i>https://schedule.kpi.ua/?groupId=643f5371-98b5-4620-95aa-b0cb0062550e</i>
Мова викладання	<i>Українська</i>
Інформація про керівника курсу / викладачів	<i>Лектор: головний інженер ТОВ «Прогрестех-Україна», Лозовий Олександр Павлович; к.т.н., доцент, Коваль Віктор Вікторович, mdpm@ukr.net. Практичні: головний інженер ТОВ «Прогрестех-Україна», Лозовий Олександр Павлович, к.т.н., доцент, Коваль Віктор Вікторович, mdpm@ukr.net</i>

Програма навчальної дисципліни

1. Опис навчальної дисципліни, її мета, предмет вивчення та результати навчання

Дисципліна вивчає: основи компоновки планера літака та структура основних його елементів та систем. Методики оцінки міцності типових конструктивних елементів літака, особливості їх застосування при різних випадках навантаження. Вивчення дисципліни дає змогу зрозуміти процес створення літака, ознайомитися з процедурами його випробувань та випробувань окремих його компонентів, розглянути методи вирішення задач міцності, пов'язаних з його елементами та ресурсний розрахунок. За результатами вивчення дисципліни студенти мають змогу навчитися проводити типові розрахунки авіаційних елементів та вузлів на міцність та довговічність з використанням сучасних розрахункових методик, ознайомитися з основами аеропружності, призначенням основних елементів літака, вміти вірно оцінювати та комбінувати розрахункові випадки з точки зору їх небезпечності.

Курс “Інженерні методи аналізу в авіації” складається із лекційних та практичних занять, що дозволяє студентам оволодіти практичними навичками розрахунку типових елементів та вузлів конструкцій, що використовуються в авіабудівній галузі.

Заключним етапом вивчення даного курсу являється складання екзамену.

Метою навчальної дисципліни, є вивчення основ будови літака, компоновки та призначення його основних елементів та інженерних підходів щодо виконання розрахунків елементів та вузлів

літака на міцність, стійкість, здобуття навичок проведення практичних розрахунків на міцність елементів та вузлів літака з урахуванням останніх досягнень та вимог у авіабудівній сфері. Після засвоєння навчальної дисципліни мають продемонструвати такі результати навчання:

Знання

- загальної будови літака
- навантажень, що діють на літак та його конструктивні одиниці
- принципів розрахунків на міцність, згідно нормативної документації, що використовується в авіабудуванні
- методик розрахунку основних кріпильних елементів літака, способів їх постановки, конструкції, принципів роботи

Уміння

- створювати та обґрунтовувати розрахункову схему для оцінки міцності вузлів та елементів конструкцій
- розраховувати, згідно існуючої в авіабудуванні, нормативної бази конструктивні елементи літака на міцність, стійкість, надійність.
- розраховувати на міцність елементи літака з композиційних матеріалів
- розраховувати на міцність конструктивні з'єднання
- використовувати в роботі електронні посібники, вітчизняну та іноземну технічну літературу

Навички

- розв'язання задач проектування та розрахунку типових елементів авіаційних конструкцій
- роботи з конструкторською документацією та базами даних CAD, CAE, PDM систем
- інженерного аналізу елементів конструкцій літака
- роботи з довідковою літературою

Програмні компетентності

1. Здатність виявляти, ставити та вирішувати інженерно-технічні та науково-прикладні проблеми
2. Здатність генерувати нові ідеї (креативність)
3. Здатність застосовувати відповідні методи і ресурси сучасної інженерії для знаходження оптимальних рішень широкого кола інженерних задач із застосуванням сучасних підходів, методів прогнозування, інформаційних технологій та з урахуванням наявних обмежень за умов неповної інформації та суперечливих вимог.
4. Здатність створювати розрахункові моделі елементів конструкцій та вузлів виходячи з їх умов експлуатації з урахуванням браку даних
5. Здатність поставити задачу і визначити оптимальні шляхи вирішення проблеми засобами, прикладної механіки та суміжних предметних галузей.
6. Здатність оптимізувати конструкцію виходячи з техніко-економічних, експлуатаційних та технологічних вимог за параметрами міцності та надійності.

Програмні результати навчання

1. Самостійно ставити та розв'язувати задачі інноваційного характеру, аргументувати і захищати отримані результати та прийняті рішення
2. Застосовувати спеціалізовані концептуальні знання новітніх методів та методик проектування, аналізу і дослідження конструкцій, машин та/або процесів в галузі машинобудування та суміжних галузях знань
3. Вести пошук необхідної інформації в науково-технічній літературі, електронних базах та інших джерелах, засвоювати, оцінювати та аналізувати цю інформацію

4. Оволодівати сучасними знаннями, технологіями, інструментами і методами, зокрема через самостійне опрацювання фахової літератури, участь у науково-технічних та освітніх заходах
5. Обґрунтовано визначати вихідні дані для розробки технічних рішень, застосовувати стандартні методики розрахунків при проектуванні елементів машинобудівних конструкцій

2. Пререквізити та постреквізити дисципліни

Наявність освітньо-кваліфікаційного рівня «бакалавр» за спеціальністю G9 Прикладна механіка або суміжними спеціальностями, який включає дисципліни Вища математика, Теоретична механіка, Механіка матеріалів і конструкцій, Будівельна механіка стрижневих систем

Знання, здобуті студентами при вивченні цієї дисципліни, можуть бути використані в подальшому при виконанні магістерської дисертації.

3. Зміст навчальної дисципліни

Тема 1. Загальні відомості про літаки. Елементи аеродинаміки польоту.

Тема 2. Норми міцності.

Тема 3. Стійкість та керованість літака.

Тема 4. Конструкція фюзеляжу літака.

Тема 5. Конструкція крила літака.

Тема 6. Механізація крила. Оперення.

Тема 7. Шасі та панелі

Тема 8. Силові установки

Тема 9. Поняття про явище статичної аеропружності. Жорсткість конструкції літака.

Тема 10. Елементи кріплення у конструкціях літаків

Тема 11. Матеріали, що використовуються в авіабудуванні

Тема 12. Навантаження на планер літака

Тема 13. Сучасні технології будівництва літаків.

4. Навчальні матеріали та ресурси

Базова література

1. Бойко А.П. та ін. Конструкція літальних апаратів, ред. Ю. М. Терещенко. - К. : Вища освіта, 2001. - 282 с.
2. Котельников Г.Н. та ін. Аеродинаміка літальних апаратів", ред. Ю. М. Терещенко. - К. : Вища освіта, 2002. - 254 с.
3. Авіаційні правила України. Частина 25. Норми льотної придатності літаків транспортної категорії, редакція 3.– 268 с.
4. Авіаційні правила України. Частина 21. Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника, АПУ-21 (Part21).– 129 с.
5. Житомирский Г.И. Конструкция самолётов. 2-е издание, переработанное и дополненное. - М.: Машиностроение, 1995. – 416 с.
6. M.C.Niu Airframe stress analysis and sizing Hong Kong Conmilit Press Ltd., 1997. – 795 p.
7. MSC PATRAN в инженерных задачах. Учебное пособие/ Б.О. Яхно, М.Н. Гладский – К:НТУУ «КПИ», 2015 – 128 с.

Додаткова література

1. Шульженко М.В. Конструкция самолётов, Изд. 3-е, перераб. и доп. М.: Машиностроение, 1971. – 416 с.
2. M.C.Niu Composite Airframe Structures. Practical design information and data.- Hong Kong Conmilit Press Ltd., 2000. – 664 p.
3. M.C.Niu Airframe Structural Design (2nd Edition) Hong Kong Conmilit Press Ltd., 1999. – 615 p.
4. Зайцев В.Н., Рудаков В.Л. Конструкция и прочность самолетов. – Киев: Вища школа, 1978. – 488 с.
5. Кан С.Н. Свердлов И.А. Расчет самолета на прочность. – М.: Машиностроение, 1966. — 520 с.
6. Стригунов В.М. Расчет самолета на прочность. – М: Машиностроение, 1984. – 376 с.
7. Р. Петерсон Коэффициенты концентрации напряжений. – Москва: Мир., 1977. – 302 с.
8. А.И. Ендогур Проектирование авиационных конструкций. Проектирование конструкций деталей и узлов: Учебное пособие. – М.: Изд-во МАИ-ПРИНТ, 2009. – 538 с.
9. E.F. Bruhn Analysis and design of flight vehicle structures, 1973.
10. Одинок Ю.Г. Расчет самолета на прочность. Учебное пособие. – М.: Машиностроение, 1973.– 392 с.
11. Пашковский И.М. Устойчивость и управляемость самолета. М.: Машиностроение, 1975. – 328 с.

Навчальний контент

5. Методика опанування навчальної дисципліни (освітнього компонента)

- Лекція 1.** Нормативна база, що є основою для проектування літаків транспортної категорії. АП-25, FAR. Порядок проходження сертифікації літака.
- Лекція 2.** Загальна класифікація літаків. Системи забезпечення життєдіяльності та безпечного польоту. Базові аеродинамічні схеми. Система сил, що діють на літак на різних стадіях його польоту. Рівновага літака.
- Лекція 3.** Будова та компоновка фюзеляжу. Конструктивно- силові схеми, їх особливості переваги та недоліки. Елементи силового набору.
- Лекція 4.** Технології виготовлення елементів силового набору фюзеляжу, переваги та недоліки. Компоновка секцій фюзеляжу. Передача навантажень в силовому наборі. Приклади силового каркасу.
- Лекція 5.** Оперення літака, його компоновка, конструктивно-силові схеми. Сили, що діють на оперення та їх передача на фюзеляж. Вирізи та люки.
- Лекція 6.** Конструктивно-силові схеми крила літака. Механізація крила. Центроплан, кессон. Геометрія профіля крила літака, характерні точки. Навантаження крила в польоті. Надкритичний профіль. Хвильова криза.
- Лекція 7.** Робота механізації крила на різних режимах польоту літака. Силовий набір крила та передача навантаження. Балансування механізації. Кінцева аеродинамічна поверхня. Вортекс генератори.
- Лекція 8.** Вимоги щодо силових установок, їх склад та схеми встановлення на планері літака. Особливості використання повітряного гвинта. Аеродинамічні ефекти, причиною виникнення яких є повітряний гвинт, та їх компенсація.
- Лекція 9.** Основні типи авіадвигунів. Їх переваги та недоліки. Реверс двигунів. Конструкція реверсивних пристроїв. ВСУ/RAT. Помпаж двигуна.
- Лекція 10.** Конструктивні схеми шасі, їх переваги та недоліки. Навантаження стійок шасі .
- Лекція 11.** Конструктивні схеми амортизаційних стійок. Демпфери. Розрахунок стійок шасі на міцність.
- Лекція 12.** Аквапланування, причини його виникнення. Випробування стійок та вимоги щодо їх конструкції.

Лекція 13. Основні вимоги щодо жорсткості конструкції літака. Дивергенція. Крутильнозгинальний флаттер.

Лекція 14. Згинально-елеронний флаттер. Реверс органів керування. Бафтинг. Шиммі.

Лекція 15. Стійкість та керованість. Шарнірний момент та способи його компенсації.

Практичні заняття

Практичне заняття №1. Механічні характеристики авіаційних матеріалів. Розрахунки за Ultimate load, Limit load, Abuse load та Operational load. Особливості використання редуційних коефіцієнтів. Запас міцності.

Практичне заняття №2. Розрахунок на міцність з'єднань. Вимоги, щодо компоновки з'єднань. Knife edge condition. Особливості розрахунку на зминання.

Практичне заняття №3. Розрахунок на міцність заклепкового з'єднання.

Практичне заняття №4. Розрахунок на міцність з'єднання «вилка-палець-кронштейн».

Практичне заняття №5. Інженерний метод розрахунку на міцність штифтів та втулок з урахуванням виникнення пластичних деформацій.

Практичне заняття №6. Розрахунок на міцність кріпильних елементів у групових з'єднаннях.

Практичне заняття №7. Розрахунок на міцність балки/опори з урахуванням особливостей розрахункових моделей.

Практичне заняття №8. Розрахунок на міцність лонжеронів крила.

Практичне заняття № 9. Розрахунок Runout зони стрингера.

Практичне заняття № 10. Статично-невизначні розрахункові схеми

Практичне заняття № 11. Потоки напружень в тонкостінних профілях: носова секція стабілізатора.

Практичне заняття № 12. Вирізи у силових конструкціях. Потоки напружень з урахуванням вирізу.

Практичне заняття №13. Shear resistant та Intermediate diagonal балки.

Практичне заняття № 14. Розрахунок на стійкість у пружній та пружно-пластичній зоні.
Розрахунок за наявності локальної втрати стійкості. Вплив приєднаної обшивки.

Практичне заняття № 15. Fail safe філософія та її застосування в конструкції елементів та вузлів літака.

6. Самостійна робота студента

№ з/п	Назва теми, що виноситься на самостійне опрацювання	Кількість годин СРС
1	Проектування та розрахунок на міцність стика обшивки літака <i>Передбачається самостійна робота студента згідно завдання викладача</i>	10
2	Проектування та розрахунок на міцність провухини <i>Передбачається самостійна робота студента згідно завдання викладача</i>	16
3	Проектування та розрахунок на міцність групових кріплень <i>Передбачається самостійна робота студента згідно завдання викладача</i>	4
4	Розрахунок на міцність багатосекційного перерізу крила літака <i>Передбачається самостійна робота студента згідно завдання викладача</i>	4

5	Розрахунок на міцність елементів підкріпленої панелі з вирізом <i>Передбачається самостійна робота студента згідно завдання викладача</i>	10
6	Розрахунок на міцність IDT балок <i>Передбачається самостійна робота студента згідно завдання викладача</i>	6
7	Використання gainflow алгоритму та визначення запасу за ресурсом <i>Передбачається самостійна робота студента згідно завдання викладача</i>	8
8	Вимоги АП-25 щодо конструкції літака <i>Передбачається поглиблене вивчення теоретичного матеріалу в рамках вказаної теми.</i>	6
9	Будова фюзеляжу <i>Передбачається поглиблене вивчення теоретичного матеріалу в рамках вказаної теми.</i>	10
10	Будова крила літака <i>Передбачається поглиблене вивчення теоретичного матеріалу в рамках вказаної теми.</i>	6
11	Робота механізації крила літака. Конструкція елементів механізації. <i>Передбачається поглиблене вивчення теоретичного матеріалу в рамках вказаної теми.</i>	4
12	Вітчизняні та іноземні елементи кріплення <i>Передбачається поглиблене вивчення теоретичного матеріалу в рамках вказаної теми.</i>	6

Політика та контроль

7. Політика навчальної дисципліни (освітнього компонента)

Правила відвідування занять

Відвідування всіх видів навчальних занять з дисципліни є для студентів обов'язковим, оскільки дозволяє більш детально ознайомитися з навчальним матеріалом та отримати консультації і роз'яснення за його змістом.

Контроль присутності студентів на заняттях здійснюється викладачем наприкінці заняття.

Матеріали пропущених занять мають бути відпрацьованими самостійно.

Правила поведінки на заняттях

Студенти на заняття мають з'являтися своєчасно, без запізень.

На лекційних заняттях студенти повинні мати конспекти. Під час проведення лекційних занять та на практичних заняттях не допускаються сторонні розмови, користування комп'ютерами, смартфонами, мобільними телефонами без дозволу викладача.

Правила оцінювання лабораторних робіт

Контроль засвоєння матеріалу лабораторних робіт здійснюється шляхом оцінювання виконання студентами розрахунково-графічної роботи (див. п.8)

Правила призначення заохочувальних та штрафних балів

Ці правила відображені в рейтинговій системі оцінювання (див. п. 8)

Політика дедлайнів та перескладань

Завдання розрахунково-графічної роботи мають бути повністю виконані до дати проведення останнього практичного заняття включно. Виконання всіх завдань РГР є обов'язковим для допуску до екзамену з дисципліни. Оцінювання ступені та якості виконання завдання відбувається відповідно до вимог п.8.

Політика щодо академічної доброчесності

В процесі вивчення дисципліни студенти виконують завдання з розрахунково-графічної роботи та індивідуальні завдання. При цьому студенти і викладачі на взаємній основі керуються принципами академічної доброчесності стосовно неприпустимості плагіату, фальсифікації результатів роботи, корупційних проявів тощо. У разі виявлення плагіату або фальсифікації результатів роботи під час виконання студентом завдань бали за це завдання автоматично анулюються.

8. Види контролю та рейтингова система оцінювання результатів навчання (PCO)

Протягом семестру виконуються такі види контролю успішності студентів у вивченні дисципліни:

- **Поточний контроль.** Включає оцінювання виконання завдань з розрахунково-графічної роботи
- **Календарний контроль.** Проводиться двічі на семестр, як моніторинг поточного стану виконання вимог силабусу.
- **Семестровий контроль.** Екзамен.

Рейтинг студента з дисципліни складається з балів, що він отримує за:

- 1) виконання завдань з розрахунково-графічної роботи;
- 2) написання модульної контрольної роботи;
- 3) штрафних та заохочувальних балів.

8.1. Система рейтингових (вагових) балів та критерії оцінювання

8.1.1. Виконання завдань розрахунково-графічної роботи

Оцінювання якості виконання завдань розрахунково-графічної роботи та ступені опанування теоретичного матеріалу, необхідного для виконання цих завдань, здійснюється шляхом аналізу правильності виконання розрахунків. Вагові бали за завдання наведені у таблиці.

Вагові бали за виконання завдань РГР

<i>Номер завдання РГР</i>	<i>Максимальний бал за завдання</i>
1 (розрахунок стику)	13
2 (розрахунок провувшини з кріпленням)	13
3 (розрахунок групових кріплень)	8
4 (розрахунок багатозв'язного перерізу)	4

Величина коригувального коефіцієнта $K_{\text{ргр}}$, що враховує якість виконання завдань та точність відповідей на питання наведена у таблиці нижче.

Критерії оцінювання якості виконання завдання РГР:

<i>Критерій</i>	<i>Коригувальний коефіцієнт $K_{\text{із}}$</i>
завдання виконано повністю вірно	1
завдання виконано з незначними неточностями (механічна помилка, невірно відображений результат арифметичної дії, необґрунтовано консервативний розрахунок, тощо)	0,85-0,95
завдання виконано зі значними помилками (помилка в розмірності, невірно використані довідкові коефіцієнти або параметри)	0,75-0,84
завдання виконано, проте використаний невірний підхід	0,6-0,74
завдання не виконано	0

8.1.2. Модульна контрольна робота

Модульна контрольна робота виконується на останньому практичному занятті та містить 12 теоретичних запитань за матеріалами курсу 11 з яких є тестовими питаннями, що передбачають можливість вибору студентом відповіді на питання з запропонованих варіантів, та одного запитання для самостійної відповіді. Час виконання модульної контрольної роботи становить 15 хвилин. У разі здачі студентом роботи пізніше ніж за 15 хвилин від початку її виконання бали за модульну контрольну роботу не виставляються. Передача модульної контрольної роботи з метою підвищення балів не передбачена.

Максимальна кількість балів за кожне тестове питання становить 1 бал, за запитання для самостійної відповіді – 2 бали.

Величина коригувального коефіцієнта $K_{\text{кр}}$, що враховує точність відповідей на питання наведена у таблиці нижче.

Критерії оцінювання правильності відповідей на питання контрольної роботи:

Критерій	Питання 1-11	Питання 12
	Коригувальний коефіцієнт $K_{кр}$	
Вірна відповідь на питання	1	1
Відповідь містить деякі неточності або несуттєві помилки	-	0,9
Відповідь неповна, відсутні основні або базові моменти, що стосуються суті питання	-	0,75
Відповідь на питання лише частково торкається суті питання	-	0,5
Невірна відповідь на питання	0	0

8.1.3. Заохочувальні бали нараховуються за:

Участь в розробці нових завдань з лабораторних робіт, допомозі у підготовці наочного лекційного матеріалу, допомозі у створенні електронного методичного матеріалу (за умови виконання навчальної програми з дисципліни) - від +1 до +10 балів.

8.2. Розрахунок шкали (R) рейтингу

Сума набраних рейтингових балів може бути розрахована як:

$$R_{\text{СЕМ}} = \sum_{i=1}^4 (РГР_i \times K_{РГР_i}) + \sum_{i=1}^{12} (КР_i \times K_{КР_i}) + ЗБ$$

Де $РГР_i$ – бали, набрані за виконання практичної частини i -го завдання розрахунковографічної роботи; $КР_i$ – бали, набрані за відповіді на питання модульної контрольної роботи;

$K_{РГР}$, $K_{КР}$ – відповідні коригувальні коефіцієнти;

ЗБ – сума заохочувальних балів.

Сума набраних рейтингових балів за екзамен може бути розрахована як:

$$R_{\text{ЕКЗ}} = \sum_{i=1}^2 ТП_i + \sum_{i=1}^2 ПЗ_i$$

де $ТП_i$ – бали, набрані за відповідь на i -те теоретичне питання екзамену;

$ПЗ_i$ – бали, набрані за виконання на i -го практичного завдання екзамену;

Сумарна кількість балів за дисципліну розраховується як:

$$R_{\text{СУМ}} = R_{\text{СЕМ}} + R_{\text{ЕКЗ}}$$

8.3. Атестації

Умовою позитивної першої атестації є отримання не менше 50% з усіх можливих балів за виконанні завдання з початку навчального семестру і до моменту проведення атестації. Умовою позитивної другої атестації є отримання не менше 50% з усіх можливих балів за виконанні завдання за інтервал від першої атестації і до моменту проведення другої атестації.

8.4. Критерії оцінювання:

Максимальна можлива кількість балів, що може бути отримана студентом протягом семестру становить 50 балів. Студенти, які мають рейтингову оцінку не нижче ніж 60% від максимально можливої кількості балів за семестр, що становить $0,6 \times 50 \text{ балів} = 30 \text{ балів}$, та не мають заборгованостей за семестр по дисципліні отримують допуск до екзамену. У разі, якщо кількість набраних балів складає менше 30, або ж не були виконані інші умови допуску до екзамену, студент на екзамен не допускається.

Екзаменаційна робота складається з двох теоретичних питань та двох практичних завдань.

Кожне теоретичне питання максимально оцінюється в 12 балів за наступними критеріями:

- повна відповідь на запитання – 12 балів;
- відповідь, що містить незначні неточності – 10-11 балів;
- неповна відповідь – 9-10 балів;
- відповідь відсутня, містить значні неточності – 0-9 балів.

Кожне практичне завдання оцінюється максимально в 13 балів за наступними критеріями:

- повністю правильно виконане завдання – 13 балів;
- завдання виконане з незначними помилками – 11-12 балів;
- завдання виконане зі значними помилками – 7-11 балів;
- завдання не виконане або містить лише кілька виконаних вірних кроків – 0- балів.

Бали, отримані студентом за виконання екзаменаційних завдань, додаються до балів, які були ним набрані протягом семестру та формують фінальну кількість балів за дисципліну, яка переводиться до нормативної оцінки відповідно до таблиці:

Бали	Оцінка
100...95	Відмінно
94...85	Дуже добре
84...75	Добре
74...65	Задовільно
64...60	Достатньо
Менше 60	Незадовільно
Кількість набраних балів протягом семестру менша за 30	Не допущено

9. Додаткова інформація з дисципліни (освітнього компонента)

ТИПОВІ ПИТАННЯ З ДИСЦИПЛІНИ «ІНЖЕНЕРНІ МЕТОДИ АНАЛІЗУ В АВІАЦІЇ», ЩО ВІНОСЯТЬСЯ НА ЕКЗАМЕН

- 1) Основні вимоги щодо проектування літаків. Поняття сертифікаційного базису.
- 2) Загальна компоновка планера літака. Основні системи літака та їх призначення.
- 3) Сили, що діють на літак в польоті та на землі. Аеродинамічні схеми літака.
- 4) Передні та задні центровка літака. Особливості керування.
- 5) Перевантаження, що діють на літак. Експлуатаційні режими.
- 6) Основні розрахункові випадки.
- 7) Вітчизняні конструкційні матеріали в авіабудуванні. Застосування.
- 8) Іноземні конструкційні авіаційні матеріали. Класифікація, маркування, особливості застосування. Базис.
- 9) Конструктивно-силові схеми фюзеляжа.
- 10) Силовий набір фюзеляжа. Технологія виготовлення елементів силового набору та її вплив на їх застосування.
- 11) Поздовжній та поперечний стики обшивки. Передача зусиль по силовому набору.
- 12) Призначення кінц, компенсаторів. Fail-safe chord.
- 13) Механізація крила літака. Призначення її елементів.
- 14) Силовий набір крила літака. Конструктивно-силові схеми. Центроплан
- 15) Сили, що діють на крило. Характерні точки перерізу крила. Хвильова криза.
- 16) Передача зусиль від крила на фюзеляж для різних конструктивно-силових схем.
- 17) Робота механізації крила на різних стадіях польоту літака.
- 18) Кіль, стабілізатори, вінглети. Призначення, передача зусиль.
- 19) Основні вимоги щодо жорсткості конструкції літака. Дивергенція. Крутильно-згинальний флаттер.
- 20) Основні вимоги щодо жорсткості конструкції літака. Згинально-елеронний флаттер. Реверс органів керування.
- 21) Основні вимоги щодо жорсткості конструкції літака. Бафтинг. Шиммі.
- 22) Стійкість та керованість. Поняття шарнірного моменту.
- 23) Повітряний гвинт. Пропеллер. Імпеллер. Переваги та недоліки застосування.
- 24) Основні типи авіадвигунів. Турбореактивний двигун. Принцип роботи, переваги та недоліки.
- 25) Основні типи авіадвигунів. Турбовентиляторний двигун. Принцип роботи, переваги та недоліки.
- 26) Основні типи авіадвигунів. Турбогвинтовентиляторний двигун. Принцип роботи, переваги та недоліки.
- 27) Допоміжна силова установка літака. Реверс.
- 28) Вхідні пристрої дозвукового авіаційного двигуна. Помпаж
- 29) Типові схеми шасі. Шасі з хвостовою опорою. Переваги та недоліки.
- 30) Типові схеми шасі. Шасі з передньою опорою. Переваги та недоліки.
- 31) Типові схеми шасі. Велосипедна схема. Переваги та недоліки.
- 32) Аквапланування. Причини виникнення.

Робочу програму навчальної дисципліни (силабус):

Склав:

головний інженер ТОВ «Прогрестех-Україна», Лозовий Олександр Павлович,
доцент кафедри ДММ та ОМ, к.т.н. Коваль В.В.

Ухвалено: кафедрою ДММ та ОМ (протокол № 10 від 27 березня 2025 р.)

Погоджено: Методичною комісією НН ММІ (протокол № 9 від 25 квітня 2025 р.)