



ПРОЕКТУВАННЯ ТА РОЗРАХУНОК ЕЛЕМЕНТІВ АВІАЦІЙНИХ КОНСТРУКЦІЙ

Робоча програма навчальної дисципліни (Силабус)

Реквізити навчальної дисципліни

Рівень вищої освіти	<i>Другий (магістерський)</i>
Галузь знань	<i>13 Механічна інженерія</i>
Спеціальність	<i>131 Прикладна механіка</i>
Освітня програма	<i>Прикладна механіка</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 – 36 год.; практичні заняття – 18 год.; лабораторні заняття – 18 год.; самостійна робота – 78 год.)</i>
Семестровий контроль/ контрольні заходи	<i>Залік/модульна контрольна робота</i>
Розклад занять	<i>http://roz.kpi.ua/</i>
Мова викладання	<i>Українська</i>
Розміщення курсу	<i>https://classroom.google.com/c/NjU0MDk1MDY0ODM0</i>
Інформація про керівника курсу / викладачів	<i>Лектор: к.т.н., доцент, Коваль Віктор Вікторович, mdp@ukr.net Практичні та лабораторні заняття: к.т.н., доцент, Коваль Віктор Вікторович, mdp@ukr.net.</i>

Програма навчальної дисципліни

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

Дисципліна вивчає: основи 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. Вивчення дисципліни дає змогу зрозуміти основні підходи, щодо розрахунку на міцність та довговічність елементів конструкції літака, розглянути особливості їх застосування безпосередньо при розрахунках реальних типових конструктивних елементів. Познайомитися з основними компонентами конструкції літака, дізнатися, яким чином відбувається взаємодія цих компонентів у польоті, яким чином вони працюють. Дізнатися про основні розрахункові випадки та види навантажень, що мають місце при різноманітних режимах експлуатації літака. За результатами вивчення дисципліни студенти мають змогу вивчити основні принципи компоновки конструкції планера літака, орієнтуватися у загальних принципах та особливостях його будови. Навчитися вірно будувати free

body diagram, створювати розрахункові схеми для елементів силової конструкції, проводити перевірочний та проектувальний розрахунки типових авіаційних компонентів і з'єднань, розуміти і застосовувати принципи fail safe, safe life, damage tolerance при проектуванні та розрахунках.

Дисципліна “Проектування та розрахунок елементів авіаційних конструкцій” складається із лекційних, практичних та лабораторних 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 заліку.

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:

Дисципліна «Проектування та розрахунок елементів авіаційних конструкцій» відноситься до вибіркової дисципліни циклу професійної підготовки, і самостійно не формує компетентностей, проте вивчення дисципліни сприяє підсилению наступних компетентностей:

- ФК 1 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.
- ФК 2 Здатність описати, класифікувати та змодельовати широке коло технічних об'єктів та процесів, що ґрунтується на глибокому знанні та розумінні теорій та практик механічної інженерії, а також знаннях суміжних наук
- ФК 8 Здатність застосовувати відповідні математичні, наукові і технічні методи, інформаційні технології та прикладне комп'ютерне програмне забезпечення для вирішення інженерних і наукових завдань з прикладної механіки.
- ФК 9 Здатність критичного аналізу та прогнозування параметрів працездатності нових та існуючих механічних конструкцій, машин, матеріалів і виробничих процесів машинобудування на основі знання та використання сучасних аналітичних та/або комп'ютеризованих методів і методик

Знання

- загальної будови літака та окремих його конструктивних елементів
- загальних принципів компоновки планера літака
- загальних вимог щодо розташування, роботи та застосування агрегатів та систем літака
- загальних підходів щодо розрахунку основних елементів конструкції літака
- навантажень, що діють на літак та його елементи
- методів розрахунку типових елементів та з'єднань та особливості їх застосування

Уміння

- правильно вибрати розрахункову схему (free body diagram)
- правильно визначити граничні умови
- правильно застосувати наближений чи точний метод розрахунку елемента авіаційної конструкції
- провести проектувальний чи перевірочний розрахунок на міцність, стійкість елемента авіаційної конструкції
- провести проектувальний чи перевірочний розрахунок елементів кріплення

- використовувати в роботі електронні посібники, вітчизняну та іноземну технічну літературу

Навички

- розв'язання задач проектування та розрахунку типових елементів авіаційних конструкцій
- розв'язання задач проектування та розрахунку типових з'єднань
- самостійного розуміння можливості застосування точного чи наближеного методу розрахунку - 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. Оволодіти 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

Дисципліна «Проектування та розрахунок елементів авіаційних конструкцій» базується на наступних дисциплінах: «Комп'ютерне моделювання в наукоємному машинобудуванні», «Курсовий проект з комп'ютерного моделювання в наукоємному машинобудуванні»). У свою чергу дисципліна «Інформаційні технології авіабудування засобами програм САПІА» може бути корисною для опанування освітніх компонентів: «Науково-дослідна практика», «Виконання магістерської дисертації»

3. Зміст навчальної дисципліни

Тема 1. Основні підходи при проектуванні конструкції літаків. Авіаційні правила. Вимоги щодо сертифікації. Загальна компоновка планера.

Тема 2. Агрегати та системи літака. Основи аеродинаміки польоту. Сили, що діють на літак. Поняття про центровку літака.

Тема 3. Розрахункові випадки. Перевантаження.

Тема 4. Матеріали, що застосовуються в авіабудуванні. Маркування, особливості застосування.

Тема 5. Фюзеляж. Загальна будова. Типи. Навантаження, що діють на фюзеляж.

Тема 6. Силовий набір фюзеляжу. Особливості застосування силових елементів. Окантовки вирізів.

Тема 7. Конструкція крила літака. Сили, що діють на крило. Основні геометричні характеристики. Механізація крила.

Тема 8. Силовий набір крила. Балансування механізації. Вінглети. Робота механізації при різних режимах польоту. Кіль та стабілізатори.

Тема 9. Основні вимоги щодо жорсткості конструкції літака. Дивергенція. Крутильно-згинальний флаттер.

Тема 10. Реверс органів керування. Бафтинг. Шиммі.

Тема 11. Системи керування літаком. Стійкість та керованість. Шарнірний момент та способи його компенсації.

Тема 12. Силкові установки літака. Склад, вимоги, компоновка. Повітряний гвинт.

Тема 13. Основні типи авіадвигунів. Принцип роботи, особливості застосування. Реверс. Допоміжні силкові установки. Помпаж.

Тема 14. Шасі. Будова, особливості застосування. Сили, що діють на шасі.

Тема 15. Аквапланування. Випробування стійок шасі на міцність.

Тема 16. Вітчизняні елементи кріплення, що застосовуються в авіаційних конструкціях.

Тема 17. Іноземні елементи кріплення, що використовуються в авіаційних конструкціях.

Тема 18. Метод редуційних коефіцієнтів. Навантаження панелей. Локальна втрата стійкості.

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. Челюканов І.П., Савельєв Г.В. Конструкція літаків: конспект лекцій.-К.:НАУ, 2004.-188с
4. Авіаційні правила України. Частина 25. Норми льотної придатності літаків транспортної категорії, редакція 3.– 268 с.
5. 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.

Додаткова література

1. M.C.Niu Composite Airframe Structures. Practical design information and data.- Hong Kong Conmilit Press Ltd., 2000. – 664 p.
2. M.C.Niu Airframe Structural Design (2nd Edition) Hong Kong Conmilit Press Ltd., 1999. – 615 p.
3. E.F. Bruhn Analysis and design of flight vehicle structures, 1973.
4. D.J. Peery, J.J. Azar Aircraft structures (2nd edition) McGraw-Hill Book Company, 1982. – 454 p.

Навчальний контент

5. Методика опанування навчальної дисципліни (освітнього компонента)

- Лекція 1.** Загальні вимоги Авіаційних правил, розділ 25. Сертифікаційний базис. Проходження сертифікації повітряними суднами. Класифікація літаків. Компоновка планера літака.
- Лекція 2.** Системи літака їх призначення та взаємодія. Зовнішні та внутрішні сили, що діють на літак. Основи аеродинаміки польоту. Аеродинамічна якість. Центровка літака та її вплив на керованість.
- Лекція 3.** Циклограми навантажень, експлуатаційні режими, перевантаження та їх діапазони. Основні розрахункові випадки.
- Лекція 4.** Вітчизняні та іноземні конструкційні матеріали, що використовуються в авіабудуванні.
- Лекція 5.** Фюзеляж та його будова. Конструктивно-силові схеми. Навантаження, що діють на фюзеляж.
- Лекція 6.** Силовий набір фюзеляжу. Стики обшивки. Передача навантаження в силовому наборі. Особливості застосування силових елементів. Окантовки вирізів.
- Лекція 7.** Конструкція крила літака. Центроплан. Сили, що діють на крило. Основні геометричні характеристики. Механізація крила.
- Лекція 8.** Силовий набір крила. Балансування механізації. Вінглети. Робота механізації при різних режимах польоту. Кіль та стабілізатори.
- Лекція 9.** Основні вимоги щодо жорсткості конструкції літака. Дивергенція. Крутильно-згинальний флаттер. Причини виникнення та перерозподіл зусиль на різних етапах.
- Лекція 10.** Згинально-елеронний флаттер. Реверс органів керування. Бафтинг. Шиммі.
- Лекція 11.** Системи керування літаком. Стійкість та керованість. Шарнірний момент та способи його компенсації.
- Лекція 12.** Силові установки літака. Склад, вимоги, компоновка. Повітряний гвинт.
- Лекція 13.** Основні типи авіадвигунів. Принцип роботи, особливості застосування. Реверс. Допоміжні силові установки. Помпаж.
- Лекція 14.** Конструкція шасі. Типові схеми. Сили, що діють на шасі.
- Лекція 15.** Аквапланування. Випробування стійок шасі на міцність.
- Лекція 16.** Вітчизняні елементи кріплення, що застосовуються в авіаційних конструкціях.
- Лекція 17.** Іноземні елементи кріплення, що використовуються в авіаційних конструкціях.
- Лекція 18.** Метод редуційних коефіцієнтів. Навантаження панелей. Локальна втрата стійкості.

Практичні заняття

- Практичне заняття №1.** Особливості розрахунку на міцність авіаційних конструкцій. Апроксимація діаграми деформування. Базиси. Закон Рамберга-Осгуда. Розрахунок за максимальними, граничними та втомними навантаженнями. Запас міцності.
- Практичне заняття №2.** Побудова діаграм пластичного згину для авіаційних матеріалів. Використання діаграм пластичного згину при розрахунках на міцність та жорсткість.
- Практичне заняття №3.** Розрахунок на міцність типового заклепкового з'єднання «внахлест».
- Практичне заняття №4.** Особливості розрахунку проушин. Типовий порядок розрахунку за випадку довільного навантаження.
- Практичне заняття №5.** Розрахунок кріплень кронштейнів. Врахування дії Prying load.

Практичне заняття № 6. Розрахунок на міцність плоского перерізу носка крила з урахуванням стрингерів.

Практичне заняття № 7. Визначення центра жорсткості перерізу.

Практичне заняття № 8. Розрахунок на стійкість у пружній та пружно-пластичній зоні. Розрахунок за наявності локальної втрати стійкості. Вплив приєднаної обшивки.

Практичне заняття № 9. Використання методу редуційних коефіцієнтів при проектуванні підкріпленої панелі.

Лабораторні заняття

Лабораторне заняття №1. Розрахунок елементів конструкції за межею пружності за умов простого та комбінованого навантажень.

Лабораторне заняття №2. Розрахунок на міцність заклепкових та болтових з'єднань. Особливості розрахунку стику обшивки.

Лабораторне заняття №3. Розрахунок на міцність штифтів, втулок та комбінованих втулок. Вибір та обґрунтування розрахункової схеми.

Лабораторне заняття №4. Особливості розрахунку групових кріплень за умов довільного навантаження. Розрахунок на міцність групових кріплень з урахуванням ремонтного кріпильного елемента.

Лабораторне заняття № 5. Вирізи у силових конструкціях. Потоки напружень з урахуванням вирізу. Виріз у консольній балці з елементами підсилення.

Лабораторне заняття № 6. Розрахунок на міцність підкріпленої панелі з вирізом.

Лабораторне заняття № 7. Розрахунок на міцність Shear resistant та Intermediate diagonal tension балок.

Лабораторне заняття № 8. Розрахунки на втому. Лінійний закон накопичення пошкоджень Палгрема-Майнера. Rainflow алгоритм.

Лабораторне заняття № 9. Залікове заняття.

6. Самостійна робота студента

№ з/п	Назва теми, що виноситься на самостійне опрацювання	Кількість годин СРС
1	Проектування та розрахунок на міцність стику обшивки літака <i>Передбачається самостійна робота студента згідно завдання викладача</i>	10
2	Проектування та розрахунок на міцність комплекту: проушина з втулкою та з'єднувальний палець для випадку довільного навантаження <i>Передбачається самостійна робота студента згідно завдання викладача</i>	16
3	Проектування та розрахунок на міцність групових кріплень з урахуванням постановки ремонтного елемента <i>Передбачається самостійна робота студента згідно завдання викладача</i>	4

4	Розрахунок на міцність багатозв'язного профіля <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 rainflow алгоритму та визначення запасу за ресурсом <i>Передбачається самостійна робота студента згідно завдання викладача</i>	6
8	Метод редуційних коефіцієнтів <i>Передбачається самостійна робота студента згідно завдання викладача</i>	4
9	Вимоги АП-25 щодо конструкції літака <i>Передбачається поглиблене вивчення теоретичного матеріалу в рамках вказаної теми.</i>	8
10	Будова фюзеляжу <i>Передбачається поглиблене вивчення теоретичного матеріалу в рамках вказаної теми.</i>	4
11	Будова крила літака <i>Передбачається поглиблене вивчення теоретичного матеріалу в рамках вказаної теми.</i>	2
12	Вітчизняні та іноземні елементи кріплення <i>Передбачається поглиблене вивчення теоретичного матеріалу в рамках вказаної теми.</i>	4

Політика та контроль

7. Політика навчальної дисципліни (освітнього компонента)

Правила відвідування занять

Відвідування всіх видів навчальних занять з дисципліни є для студентів бажаним, 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 запізнь.

На лекційних заняттях студенти повинні мати конспекти. Під час проведення лекційних занять та на лабораторних 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-графічних завдань (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 залікового заняття включно. Виконання всіх завдань РГР є обов'язковим для допуску до заліку 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.** Залік.

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

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

8.1. Система рейтингових (вагових) балів та критерії оцінювання

8.1.1. Виконання розрахунково-графічних завдань

Оцінювання якості виконання розрахунково-графічних завдань та ступені опанування теоретичного матеріалу, необхідного для виконання цих завдань, здійснюється шляхом аналізу правильності виконання розрахунків та опитування по тематиці виконаних завдань. Вагові бали за завдання та теоретичні питання наведені у таблиці.

Вагові бали за виконання завдань та відповіді на теоретичні питання

<i>Номер завдання</i>	<i>Максимальний бал за практичну частину</i>	<i>Максимальна кількість теоретичних питань по тематиці завдання</i>	<i>Максимальний бал за одне питання</i>
1 (розрахунок стику)	21	4	2,5
2 (розрахунок проушини з кріпленням)	21	4	2,5
3 (розрахунок групових кріплень)	11	2	2
4 (розрахунок багатозв'язного перерізу)	7	2	1,5

Кількість теоретичних питань по кожному завданню, за бажанням студента, може бути меншою за максимальну, проте максимальний ваговий бал кожного питання залишається без змін.

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

Критерії оцінювання якості виконання завдання:

<i>Критерій</i>	<i>Коригувальний коефіцієнт $K_{гр}$</i>
завдання виконано повністю вірно/вірна та повна відповідь на питання	1
завдання виконано з незначними неточностями/відповідь містить деякі неточності або несуттєві помилки (механічна помилка, невірно відображений результат арифметичної дії, необгрунтовано консервативний розрахунок, тощо)	0,85-0,95
завдання виконано зі значними помилками/відповідь неповна (помилка в розмірності, невірно використані довідкові коефіцієнти або параметри, суть питання розкрита поверхнево та у загальних рисах, тощо)	0,75-0,84
завдання виконано, проте використаний невірний підхід/відповідь на питання лише частково торкається суті питання	0,6-0,74
завдання не виконано	0

8.1.2. Модульна контрольна робота

Модульна контрольна робота виконується на останньому занятті у семестрі 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. Перездача 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 $K_{кр}$, 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:

$$R = \sum_{1}^{4} (PGR_i \times K_{PGR_i}) + \sum_{1}^{12} (TRGR_i \times K_{TRGR_i}) + \sum_{1}^{12} (KR_i \times K_{KR_i}) + ЗБ$$

Де PGR_i – бали, набрані за виконання практичної частини i -го розрахунково-графічного завдання; $TRGR_i$ – бали, набрані за відповіді на теоретичні питання за тематикою розрахунково-графічних завдань; KR_i – бали, набрані за відповіді на питання модульної контрольної роботи;

K_{PGR} , K_{TRGR} , K_{KR} – відповідні коригувальні коефіцієнти;

ЗБ – сума заохочувальних балів.

8.3. Календарний контроль (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:

Набрані протягом навчального семестру бали переводяться до залікової оцінки згідно таблиці:

Бали	Оцінка
100...95	Відмінно
94...85	Дуже добре
84...75	Добре
74...65	Задовільно
64...60	Достатньо
Менше 60	Незадовільно (виконується залікова робота за умови допуску до заліку)
Невиконані всі завдання РГР, кількість набраних балів за завдання РГР менша за 30	Не допущено

Студенти, які виконали всі умови допуску до заліку та мають рейтингову оцінку 60 і більше балів, отримують відповідну до набраного рейтингу оцінку без додаткових випробувань. У разі, якщо кількість набраних балів складає менше 60 або студент бажає отримати вищу оцінку за отриману залікову оцінку «Достатньо» або «Задовільно» – виконується залікова робота. При цьому всі набрані бали протягом семестру анулюються і кількість рейтингових балів стає рівною 0. Залікова робота складається з двох теоретичних питань та двох практичних завдань.

Кожне теоретичне питання максимально оцінюється в 20 балів за наступними критеріями:

- повна відповідь на запитання – 20 балів;
- відповідь, що містить незначні неточності – 15-19 балів;
- неповна відповідь – 12-14 балів;
- відповідь відсутня, містить значні неточності – 0-12 балів.

Кожне практичне завдання оцінюється максимально в 30 балів з урахуванням співбесіди з викладачем за наступними критеріями:

- повністю правильно виконане завдання – 30 балів;
- завдання виконане з незначними помилками – 23-29 балів;
- завдання виконане зі значними помилками – 18-23 бали;
- завдання не виконане або містить лише кілька виконаних вірних кроків – 0-18 балів.

У разі, якщо студент бажає отримати вищу оцінку за отриману залікову оцінку «Добре» або «Дуже добре» – проводиться залікова співбесіда з викладачем за матеріалами пройденого курсу, що складається з 5 додаткових базових питань або базових завдань. За результатами співбесіди до рейтингу студента можуть бути додані додаткові бали за кожен вірний відповідь на

запитання/кожне вірно виконане завдання. При цьому максимальна кількість балів, що може бути отримана за одне запитання/завдання складає:

$$ЗР = \frac{100 - R}{5}$$

Кожне питання/завдання оцінюється за наступними критеріями:

- повна відповідь на запитання – ЗР балів;
- відповідь, що містить незначні неточності – 0,75*ЗР...0,95*ЗР балів;
- неповна відповідь – 0,65*ЗР...0,75*ЗР балів;
- відповідь відсутня, містить значні неточності – 0...0,6*ЗР балів.

9. Додаткова інформація з дисципліни (освітнього компонента)

Питання, що виносяться на залік

- 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.
- 33) Вітчизняні елементи кріплення, що застосовуються в авіабудуванні
- 34) Іноземні елементи кріплення, що застосовуються в авіабудуванні

Робочу програму навчальної дисципліни (силабус):

Склав доцент кафедри ДММ та ОМ, к.т.н. **Коваль В.В.**

Ухвалено кафедрою ДММ та ОМ (протокол № 4 від 4 від 17.11.22)

Погоджено Методичною комісією навчально-наукового механіко-машинобудівного інституту (Протокол № 4 від 22.12.2022 р.)