

ДОДАТОК Н

Схеми опор шасі РРЛ, зміни параметрів газу в ніші основної опори шасі

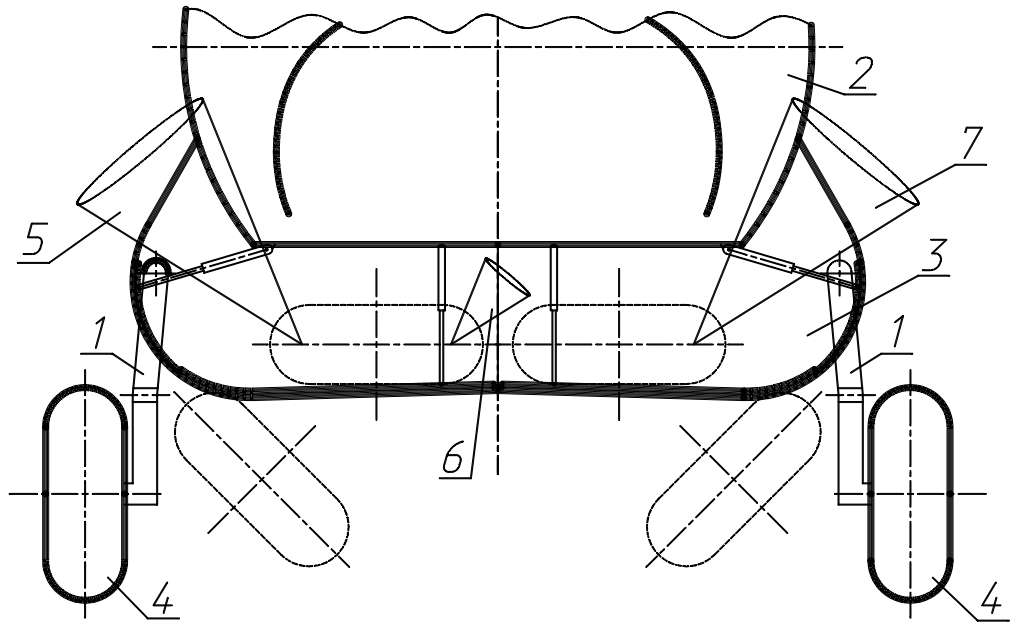


Рисунок Н.1. Схема основних опор шасі літака: 1 – основна опора шасі; 2 – фюзеляж; 3 – ніша шасі; 4 – шина; 5, 6, 7 – зони пошкодження впливу

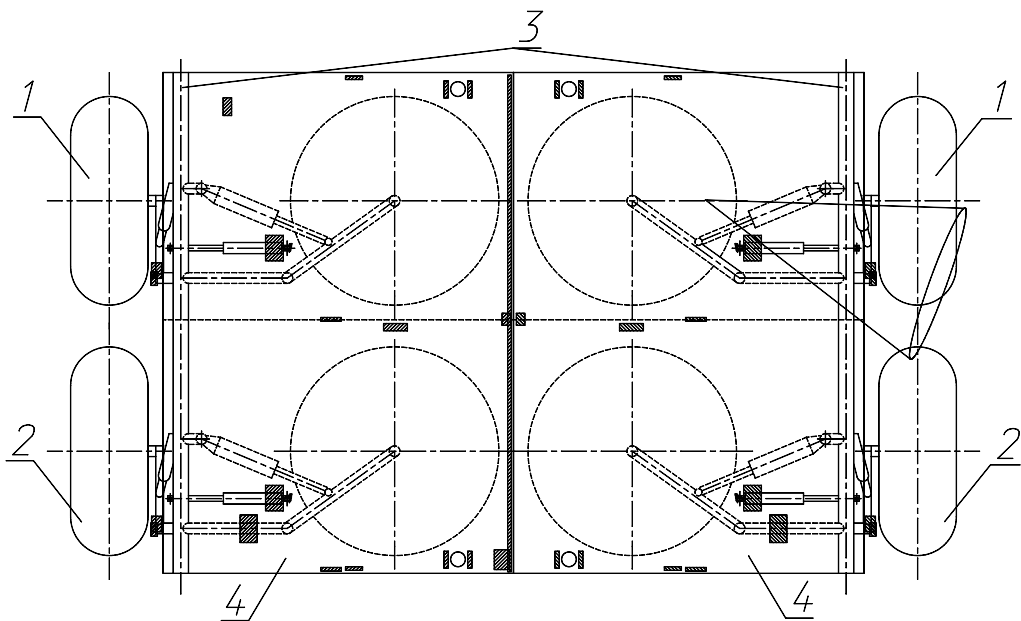


Рисунок Н.2. Схема основних опор шасі літака: 1, 2 – шина; 3 – фюзеляж; 4 – ніша шасі

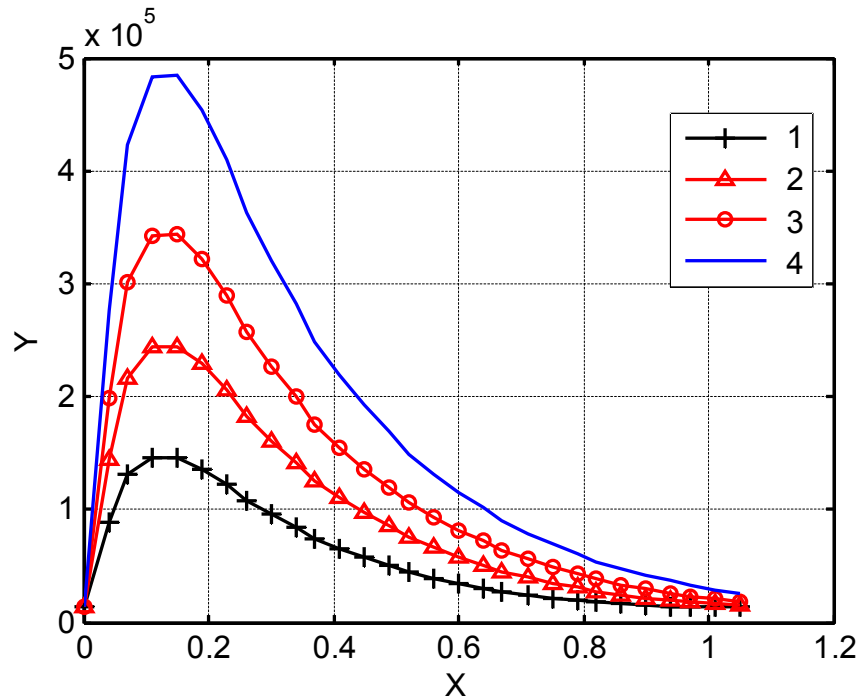


Рисунок Н.3. Зміна тиску газу (Y , Па) в ніші шасі в часі (X , с) залежно від зарядного тиску газу в пневматику (P_3): 1 – $P_3 = 506528$ Па; 2 – $P_3 = 861263$ Па; 3 – $P_3 = 1215900$ Па; 4 – $P_3 = 1722525$ Па

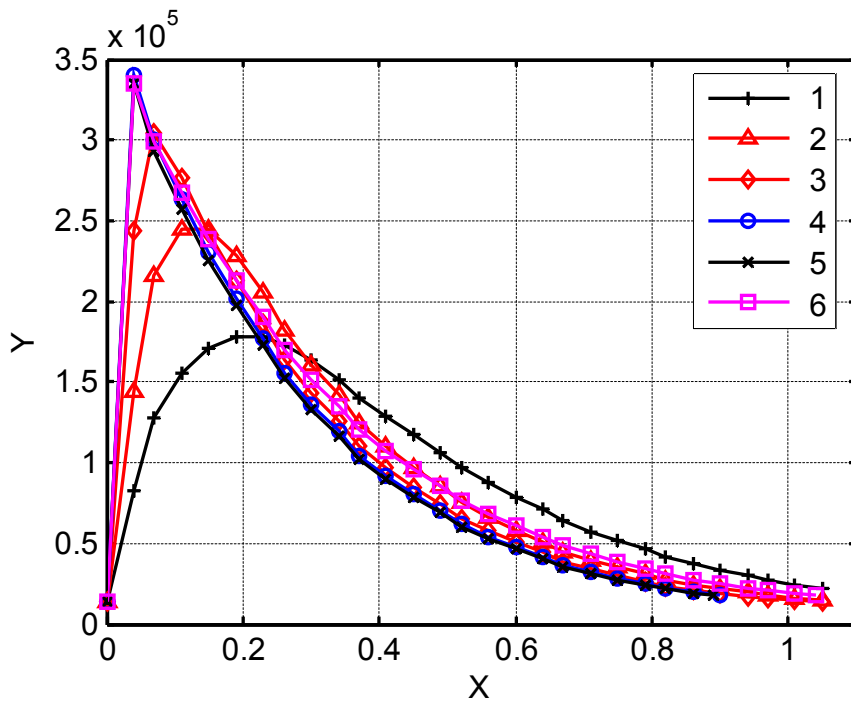


Рисунок Н.4. Зміна тиску газу (Y , Па) в ніші шасі в часі (X , с) залежно від площі отвору в шині (F):
 1 – $F = 0,0032$ м²; 2 – $F = 0,0064$ м²; 3 – $F = 0,0128$ м²; 4 – $F = 0,027$ м²;
 5 – $F = 0,054$ м²; 6 – $F = 0,12$ м²

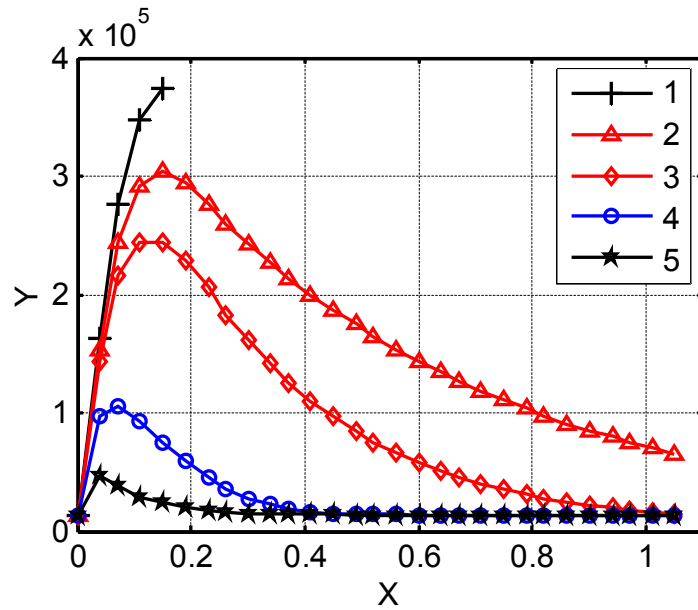


Рисунок Н.5. Зміна тиску газу (P_0) в ніші шасі в часі (X , с) залежно від степеня герметичності (S) стулок:

1 – $S=0$; 2 – $S=0,0032 \text{ м}^2$; 3 – $S=0,0064 \text{ м}^2$; 4 – $S = 0,028 \text{ м}^2$; 5 – $S=0,08 \text{ м}^2$

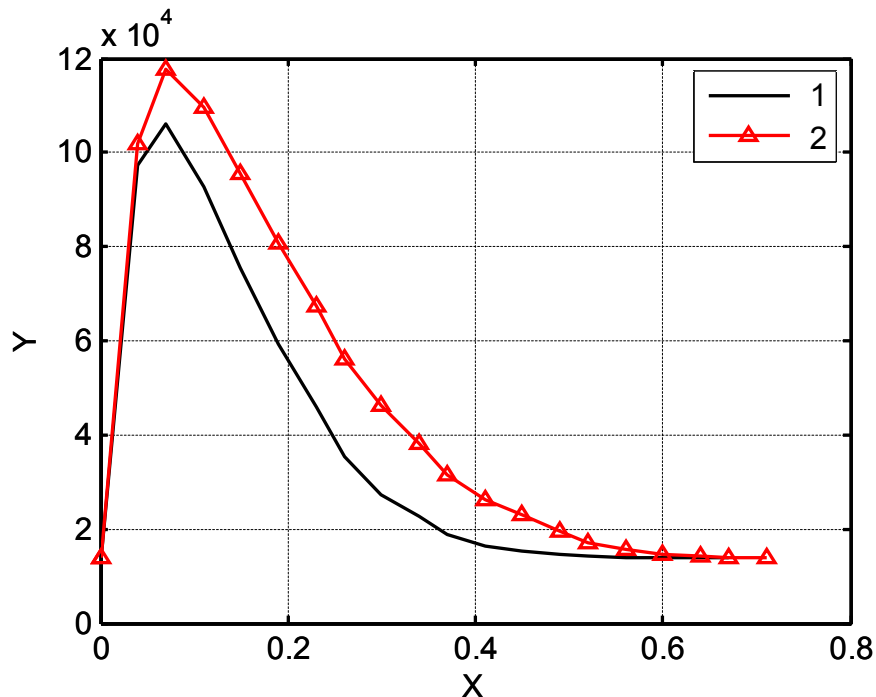


Рисунок Н.6. Зміна тиску газу в ніші шасі (Y , Па) від часу (X , с) в залежності від зміни пружних властивостей пневматика: 1 – без урахування пружних властивостей пневматика; 2 – з урахуванням пружних властивостей пневматика