# Основные данные самолета Ил-62м(Д-30КУ)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  ПАРАМЕТР | ВЕЛИЧИНА | РАЗМЕРНОСТЬ |
| Экипаж (пилоты+бортпроводники) | 5 | Чел. |
| Максимальная комерческая нагрузка (Gгр.) | 23000 | Кг. |
| Максимальное количество пассажирских мест | 168 | Чел. |
| Дальность полета L при Максимальной коммерческой (платной) нагрузке (.макс.) | 7800 | Км. |
| Крейсерская єкономическая скорость полета(..) . на высоте H. | 830 | Км\час |
| Удельная нагрузка на крыло (G.) | 0,579 | КПа |
| Таговооруженность самолета (или Энерговооруженность ( | 2,38 | Кн\Т |
| Количество и тип двигателей  | 4ДТРД |  |
| Взлетная тяга или мощность двигателя() | 11000 | Кг |
| Удельный расход топлива взлетный () |  |  |
| Максимальная производительность с-та() | 18400 | Мкм\час |
| Средний километровый расход топлива  |  |  |
| Средний относительный расход топлива  |  |  |
| Средний расход топлива на пассажира  |  |  |
|  Данные масс самолета  |
| Взелтная масса Gвзл. | 167000 | Кг |
| Посадочная масса Gпос. | 105000 | Кг |
| Масса полной нагрузки Gп. | 87,7 | Тоон |
| Масса пустого самолета Gпус. | 63 | Тонн |
| Масса планера Gпл. | 36,6 | Тонн |
| Масса силовой установки Gсу | 10,8 | Тонн |
| Масса оборудования и управления Gоб.упр. | 0,672 | Тонн |

 ИЛЬЮШИН Сергей Владимирович (1894-1977) – советский

авиаконструктор, академик АН СССР (1968), генерал-полковник

инженерно-технической службы (1967), трижды Герой Социалистического Труда (1941, 1957, 1974). В Советской Армии с

1919, сначала авиамеханик, затем военком, а с 1921 г. начальником

авиаремонтного поезда. Окончил Военно-воздушную академию им. профессора

 Н.Е.Жуковского (1926; ныне ВВИА). За время обучения в академии построил три планёра. Последний из них – "Москва" на состязаниях в Германии получил

 первый приз за продолжительность полёта. После окончания академии руководитель секции научно–технического комитета ВВС. Затем работал на научно-исследовательском аэродроме ВВС. С1931 начальник ЦКБ ЦАГИ. В 1933 возглавил ЦКБ при московском заводе им. В.Р. Менжинского, впоследствии ставшее КБ Ильюшина, деятельность которого была связана с развитием штурмовой, бомбардировочной, пассажирской и транспортной авиации. С 1935 г.

 Ильюшин – главный конструктор, в 1956-70 г.г.– генеральный конструктор. Создал свою школу в самолётостроении. Под его руководством созданы строившиеся

 серийно штурмовики Ил-2, Ил-10, бомбардировщики Ил-4, Ил-28, пассажирские самолёты Ил-12, Ил-14, Ил-18, Ил-62, а также ряд опытных и экспериментальных самолётов. Штурмовики Ильюшина во время Великой Отечественной войны составили основу советской штурмовой авиации как нового рода авиации, тесно

 взаимодействующего с наземными войсками. Ил-2- один из массовых самолётов военного периода. При его создании Ильюшину удалось решить многие научно-технические проблемы, в т. ч. использовать броню в качестве силовой конструкции самолёта, разработать технологию изготовления броневого корпуса с большой кривизной обводов и др. Ильюшин большое внимание уделял экономическим вопросам строительства самолётов. Например, реактивный

 фронтовой бомбардировщик Ил-28 по трудоёмкости постройки приближался к истребителям. При его создании удалось хорошо увязать лётно-технические характеристики с пилотажными, средства поражения и средства защиты с общим весовым балансом самолёта. Рациональные, прогрессивные методы проектирования Ильюшин использовал и при создании пассажирских самолётов.

 Ил-18 – первый советский пассажирский самолёт, который нашёл широкий спрос на мировом авиационном рынке. В Ил-62 Ильюшин применил принципиально новую схему шасси, которая используется в ряде ведущих промышленных стран мира.

 Ильюшину присуждена Золотая авиационная медаль ФАИ. Депутат ВС

 СССР в 1937-70 г.г.. Ленинская премия (1960), Государственные премии СССР (1941, 1942, 1943, 1946, 1947, 1950, 1952, 1971). Награжден 8 орденами Ленина,

орденом Октябрьской Революции, 2 орденами Красного Знамени, орденами Суворова 1-й и 2-й степени, Трудового Красного Знамени, 2 орденами Красной Звезды, медалями. Бронзовые бюсты Ильюшина установлены в Москве и Вологде.

 Имя Ильюшина носит Московский машиностроительный завод. Лит. А с т а ш е н к о в П. Т. Конструктор легендарных Илов,М.,1972; Н о в о ж и л

 о в Г. В., Ученый и конструктор С.В.Ильюшин,М.,1978; П о н о м а р ё в А. Н.

 Конструктор С.В.Ильюшин, М., 1988.

|  |
| --- |
| ИЛ-62М предназначен для перевозки пассажиров и грузов на расстояние до 10 500 км. По сравнению с ИЛ-62 на самолете ИЛ-62Мустановлены экономичные двухконтурные турбореактивные двигатели и дополнительный топливный бак, что позволило значительно увеличить дальность полета.На самолете ИЛ-62М установлены новый комплекс пилотажно-навигационного оборудования и система автоматического управления, которая обеспечивает заход на посадку по II категории ИКАО.Самолет ИЛ-62М является Т- образным «низкопланом» с носовойопорой на шасси с 4-мя реактивными двух контурными двигателями Д-30КУ. Компоновка пассажирских салонов может быть выполнена в следующих вариантах: на 174 места, на 168 мест, на 140 мест. |
|  |

|  |
| --- |
| **Полезная информация:** |
| С ростом объема пассажирских перевозок в 60-е годы в ОКБ началась работа над самолетом ИЛ-62 с расположением двигателей в хвостовой части фюзеляжа, что давало возможность использовать аэродинамически "чистое" крыло, отличающееся более высоким качеством, применить эффективную взлетно-посадочную механизацию и обеспечить значительное снижение шума в салонах. повысив уровень комфорта. В 70-е годы объем грузовых перевозок Аэрофлота вырос более чем в три раза, а число пассажиров - более чем в два раза. **Полезная информация:****ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**Допустимые центровки самолета, % САХ:предельно-передняя ............................................... 27предельно-задняя ................................................. 34Габаритные размеры, м:фюзеляжа ............................................. 49,0 Х 3,75 Х 4,1входной двери ............................................. 1,83 Х 0,864аварийного выхода ........................................... 0,91 Х 0,51запасного выхода ............................................ 1,38 Х 0,61Высота порога люков багажно-грузовых помещений от земли, м:№ 1 .......................................................... 1,9№ 2 .......................................................... 1,9№ 3 ......................................................... 2,26№ 4 ......................................................... 3,68Объем багажно-грузовых помещений, м3:№ 1 ......................................................... 22,7№ 2 ......................................................... 12,6№ 3 .......................................................... 6,9№ 4 .......................................................... 5,8**СИЛОВАЯ УСТАНОВКА**Четыре реактивных двухконтурных двигателя ........... Д-ЗОКУВзлетная тяга одного двигателя, кгс ............................ 11 000Расход авиатоплива, т/час ....................................... 7,485Пуск двигателей может быть выполнен от на- (ВСУ).Электрический пуск ВСУ производится от земной установки воздушного пуска или от бор- наземного источника питания или от бортовых товой вспомогательной силовой установки аккумуляторных батарей.  |

##### КНАУ

Киевский Национальний Авиатционный

Университет


###### Расчетно-графическая

**Работа**

Транспортные средства.

1 СЕМЕСТР

Тема: ИЛ-62М

Выполнил: Демьяненко Юрий

Студент 1-го курса ФЕУ 103гр.

Киев 2000г.

План

1. Показание к работе

2. Краткая биография конструктора

3. Краткая история ИЛ-62М

4. Полезная информация

Описать по назначению и типовым признакам

Конструктивные характеристики: крыла,

фюзеляжа, оперения, шасси, силовой установки.