

ВСТУП

Обсяги пасажирських і вантажних авіаперевезень в усьому світі неухильно ростуть. Аеродроми розширюються, стають просторіше, будують все нові термінали та злітно-посадочні смуги. Однак часом це призводить до того, що літакам, щоб зайняти стартову позицію перед розгоном або, навпаки, дістатися до місця стоянки після приземлення, доводиться долати багато кілометрів по руліжних доріжках. Але ж літаки і на землі приводять в рух тими ж турбінами, що і в повітрі.

Зрозуміло, що використання найпотужніших авіаційних двигунів, розрахованих на політ зі швидкістю до тисячі кілометрів на годину, для рулювання по землі - не саме раціональне технічне рішення, але іншого приводу у літака немає, і він використовує тягу турбін, навіть якщо котиться зі швидкістю велосипедиста. А адже це означає: зайва витрата авіаційного гасу, зайвий гуркіт, зайві викиди парникових газів [1].

Метою бакалаврської роботи є розробка електроприводу системи шасі літака, розрахунок потужностей необхідного двигуна, а також вибір та розрахунок електрообладнання.