



Рисунок 1 – Схема електропостачання в програмі Homer energy

Таким чином, в середовищі програми Homer energy було змодельовано раніше запропоновану систему електропостачання з використанням джерел розосередженої генерації інтегровано з мережею.

Список використаних джерел

1. Бойко С.М. Теоретичні засади формування електроенергетичних систем з джерелами розосередженої генерації гірничорудних підприємств. Монографія, під редакцією доктора техн. наук, професора О.М. Сінчука. – Кременчук, 2020. – 263с.

УДК 629.735.05

АСПЕКТИ МОДЕРНІЗАЦІЇ АВІОНІКИ ВЕРТОЛЬОТІВ МІ-2 ТА МІ-8

Трикоз В. О., курсант гр. ТЕдбср-17-2

Науковий керівник: **Хебда А. С., Голованов С. Л.**

Кременчуцький льотний коледж

Харківського національного університету внутрішніх справ

Відносні показники рівня безпеки польотів у вітчизняній галузі цивільної авіації, за даними Міжнародної організації цивільної авіації, значно гірші від середніх загальносвітових показників. Проблема безпеки перевезень авіаційним транспортом дуже важлива, тому що вона пов'язана із значними збитками соціального та економічного характеру. Моральні збитки у зв'язку з травматизмом чи загибеллю людей, втрата іміджу авіатранспортних підприємств, втрата підготовлених фахівців і необхідність їх заміни в суспільстві, економічні збитки, пов'язані з необхідністю відшкодувань наслідків авіапригод, розробка та реалізація заходів із запобігання причин транспортних пригод та інше – являють собою складові цих втрат [1, 2].

Питання забезпечення безпеки польотів актуальні, до тих пір, поки експлуатуються літальні апарати самого різного призначення, зокрема, і повітряні судна цивільної авіації. У зв'язку з чим, відбувається постійне вдосконалення конструкції повітряних суден, методів і способів їх експлуатації, підготовки екіпажів, проблеми льотної придатності, живучості повітряних суден, безпеки повітряного руху, що постійно залишається у полі зору представників експлуатуючих підприємств і наукових установ. Дані процеси найгостріше позначають проблему браку нових способів управління процесами забезпечення безпеки

польотів, визначення загроз та відповідних джерел небезпеки авіаперевезень, а відтак продовжуватимуть ставати все більш актуальними [2, 3].

Проблема безпеки польотів, незважаючи на стрімкий науково-технічний прогрес у галузі авіаційної техніки, набула в наш час виключної соціальної гостроти. Це пояснюється кількістю та характером аварій і катастроф.

Навпроти кожного пілота розміщуються основні пілотажно-навігаційні прилади.

На панелях приладів вертольотів лівого і правого пілотів розміщується по одному примірнику таких приладів: радіовисотомір, вказівник числа М, вказівник істинної повітряної і путньої швидкостей, вказівник повороту і ковзання, комбінований показчик кута атаки і переважання, дублюючий висотомір, вказівник висоти в футах, індикатор курсових кутів, індикатор дальності, годинник, індикатори висіння і малих швидкостей [3].

Найбільше уваги пілота концентрується на приборних дошках, що розташовані навпроти них. В цих зонах встановлені важливі для пілотування прилади, на які пілот автоматично звертає увагу. До таких приладів відносять висотомір, показчик швидкості [3].

Отже, щоб вирішити та поліпшити ергономічну ситуацію ми пропонуємо становити на вищевказані прилади (показник швидкості, висотомір) підсвітку, яка буде безпосередньо зв'язана з додатковими приладами раннього попередження критичних ситуацій вертольотів типів Мі-2 та Мі-8 [3].

Список використаних джерел

1. Безпека авіації / В. П. Бабак, В. П. Харченко, В. О. Максимов та ін. К. : Техніка, 2004. 584 с.
2. Даримов Ю. П. Управління повітряним рухом: підручник / Ю.П. Даримов. – М.: Транспорт, 1989. – 327 с.
3. Boiko S.M. Modern aspects of helicopters' modernization. Monograph / S.M. Boiko, V.H. Romanenko, Yu.V. Stushchanskyi, M.O. Nozhnova, V.M. Doludariiev, Ya.S. Doludarieva, I.M. Koval, N.A. Koversun Warsaw : iScience Sp. z.o.o. 2020. 140 p.