

УДК 629.7-408:658.562

Группа Д10

# ОТРАСЛЕВОЙ СТАНДАРТ

ОСТ 1 02507-92

САМОЛЕТЫ ДОЗВУКОВЫЕ

На 10 страницах

Общие требования  
к качеству внешней поверхности

Дата введения 1 января 1993 г.

Настоящий стандарт устанавливает общие требования к качеству внешней поверхности вновь проектируемых дозвуковых самолетов в серийном производстве и при ремонте.

Требования стандарта являются основным документом для разработки технических условий на качество внешней поверхности самолетов.

Издание официальное

Перепечатка 82

№ изм.  
№ 834

6107

Изм. № дубликата  
Изм. № подлинника

1. Выполнение требований стандарта является необходимым условием обеспечения минимального уровня дополнительного сопротивления, обусловленного производственными (технологическими) неровностями и конструктивными элементами (надстройками, щелями по органам управления и механизации, конструктивными зазорами).

Допустимое значение дополнительного сопротивления определяется опытно-конструкторскими бюро (ОКБ), Центральным аэрогидродинамическим институтом (ЦАГИ) и Научно-исследовательским институтом технологии и организации производства (НИАТ) при проектировании самолета с учетом его назначения и особенностей используемых в конструкции самолета конструкторско-технологических решений.

2. Внешняя поверхность самолета разбивается на три зоны: нулевая (0), первая (1) и вторая (2).

Нулевая зона включает: передние участки элементов самолета, на которых существует естественное ламинарное обтекание.

Первая зона включает:

1) верхнюю поверхность крыла, 15 % хорды нижней поверхности носков (предкрылков) крыла и элементов механизации, верхнюю поверхность зализа крыла и его нижнюю поверхность не более 15 % бортовой хорды, а также всю поверхность элеронов;

2) поверхность от носа фюзеляжа до хвостика бортовой хорды крыла над верхней поверхностью крыла и от носа фюзеляжа до 15 % бортовой хорды под плоскостью крыла;

3) на хвостовом оперении: поверхность от носка до 50 % хорды, а также поверхность рулей направления и высоты;

4) на гондолах двигателей и пилонах: поверхность от носка до 50 % длины гондол и хорды пилонов.

Границы первой зоны могут быть уточнены и привязаны к каким-либо конструктивным элементам планера конкретного самолета, но должны быть не менее указанных.

Вторая зона - вся остальная поверхность самолета.

3. На внешней поверхности допускаются выступающие в поток детали в минимальном количестве и только те из них, которые по своему назначению работают в набегающем потоке и необходимы для нормального функционирования самолетного оборудования. Эти детали должны иметь наименьшие размеры и оптимальные аэродинамические формы.

Мелкие детали типа вспомогательных воздухозаборников или отверстий выхлопа, по возможности, размещать в корневых частях или зализах крыла, оперения или выполнять утопленными.

Крепеж выступающих деталей обеспечивать без крепежных площадок, в противном случае - предусмотреть фаску перед и за крепежной площадкой с углом не более 30°. Детали, используемые только на земле, выполнять съемными или убираться на время полета.

Суммарная площадь миделя выступающих деталей пассажирских самолетов должна быть не более 0,1 м<sup>2</sup>.

4. Зазоры по стыкам листов обшивки и несъемных панелей с толщиной более 1,8 мм должны быть заполнены заподлицо пастой с образованием фаски.

5. Продольные стыки обшивок, выполненные внахлестку, должны иметь фаску под углом менее 30° к поверхности обшивки.

6. Для уменьшения дополнительного сопротивления целесообразно избегать уступов с лицевой стороны, направленной против набегающего потока.

7. Риски и парашины на обшивках и панелях после окончательной отделки самолета не допускаются.

8. Требования к качеству внешней поверхности после окончательной отделки в серийном производстве и при ремонте приведены в таблице, в которой указаны средние значения выступания (или западания) производственных неровностей. Отклонения от заданных значений допускаются в соответствии с нормальным законом распределения случайных величин.

При этом число измерений для конкретного типа производственной неровности в пределах данного участка профиля (поверхности) по значению отклонения должно распределяться следующим образом:

- от 0 до  $h$  - не менее 50 %,
- от  $h$  до  $1,5h$  - не более 45 %,
- от  $1,5h$  до  $2,0h$  - не более 5 %.

На стыках, образуемых листами обшивок толщиной не более 1,8 мм, с высотой уступов, превышающих номинальные значения более чем в 1,5 раза, должны быть сняты фаски с углом менее 30°.

Распределение вероятности отклонений определяется по материалам контрольных измерений, выполненных на внешней поверхности самолета, и оформленных в виде стандартных карт контроля по ОСТ 1 02728.


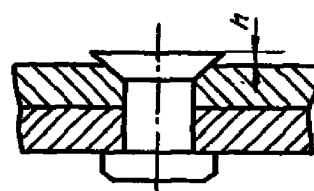
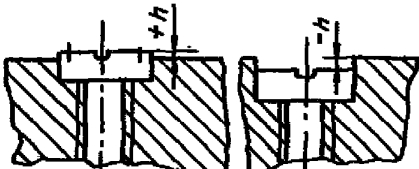
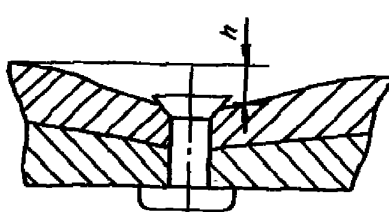
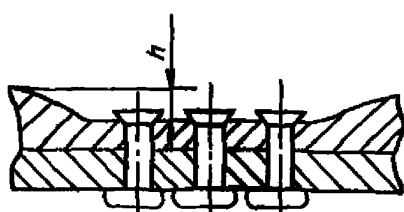
№ изм.  
№ изв

6107

Изм. № дубликата  
Изм. № подлинника

Наименование требования	Изображение	Норма по зонам поверхности		
		0	1	2
Шероховатость поверхности $Ra$ , мкм (на базовой длине 2,5 мм)	-	1	1	1

Продолжение

Наименование требований	Изображение	Норма по зонам поверхности		
		0	1	2
Волнистость $\frac{h}{l}$		0,001	0,002	0,003
Выступление головок заклепок $h$ , мм: для обшивок толщиной не более 1,8 мм для обшивок толщиной 2,0 мм и более			0,10 0,05	
Выступление (+) или западение (-) головок болтов и винтов $h$ , мм: для обшивок толщиной не более 1,8 мм для обшивок толщиной 2,0 мм и более		$\pm 0,05$ $\pm 0,05$	$\pm 0,2$ От 0 до -0,4	
Утяжка от заклепок $h$ , мм: для обшивок толщиной не более 1,8 мм для обшивок толщиной 2,0 мм и более		0,1 0,1	0,2 0,1	
Утяжка обшивки по многорядным заклепочным швам $h$ , мм		-	0,5	
Уступы на стыках листов обшивки, панелях, техно-				

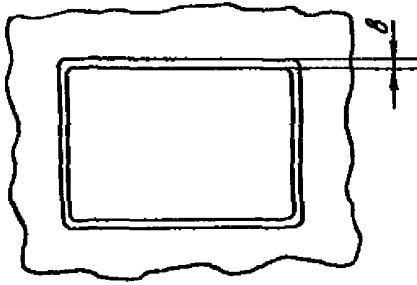
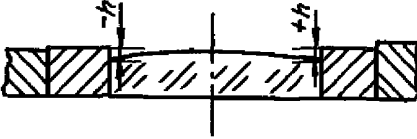
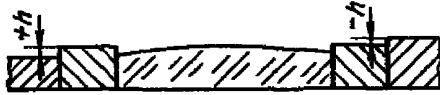
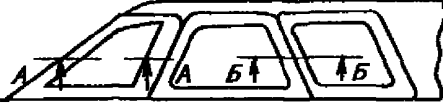
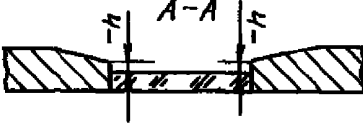
№ изм.  
№ изв.

6107

Име. № дубликата  
Име. № подлинника

Продолжение

Наименование требования	Изображение	Норма по зонам поверхности		
		0	1	2
логических локах $h$ , мм: стык поперек потока: выступание (+) западание (-) стык по потоку		+0,1 -0,2 0,3	+0,2 -0,2 0,3	+0,4 -0,4 0,6
Зазоры на стыках листов обшивки толщиной не более 1,8 мм, $\delta$ , мм		0,5		
№ изв. Уступы по крышкам эксплуатационных локов и съемных листов обшивки $h$ , мм:		±0,1 0,3	±0,5 1,0	

Наименование требования	Изображение	Норма по зонам поверхности		
		0	1	2
<p>Зазоры по периметру эксплуатационных люков (с поперечными размерами не более 1 м) <math>\delta</math>, мм</p>			1,0	
<p>Уступы на окнах <math>h</math>, мм:</p> <p>между стеклом и окантовкой</p>			$\pm 1,0$	
<p>между окантовкой и обшивкой</p>			$\pm 0,3$	
<p>Уступы по остеклению кабины летчиков <math>h</math>, мм:</p> <p>между стеклом и окантовкой</p>			$\pm 1,0$	
<p>между окантовками стекол, между окантовкой и обшивкой</p>			$\pm 0,5$	

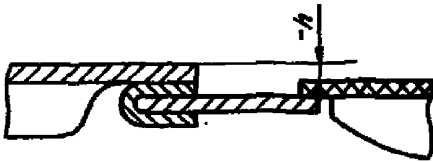

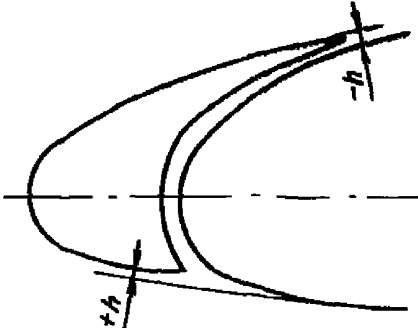
№ изм

№ изв

6107

Изм. № дубликата

Изм. № подлинника

Наименование требования	Изображение	Норма по зонам поверхности		
		0	1	2
Уступы между интерцептором, воздушным тормозом и залонжеронной панелью крыла $h$ , мм	Направление потока 	От 0 до -1,0		
Уступы по периметру герметичных входных устройств $h$ , мм: для носового обтекателя для входных дверей, аварийных и грузовых люков: поперек потока вдоль потока для створок шасси для створок мотогондол для створок грузовых дверей			±1,0	
Уступы между задней кромкой предкрылка и носком крыла $h$ , мм: выступание (+) западание (-)		+0,1 -0,2	+1,0 -1,0	

№ изм.  
№ изв.

№ дубликата  
№ подлинника

6107

Наименование требования	Изображение	Норма по зонам поверхности		
		0	1	2
Неписываемость $h$ , мм: интерцепторов, воздушных тормозов и закрылков в контур крыла предкрылка в контур крыла  руля высоты в контур стабилизатора, руля направления в контур киля  элерона в контур крыла			±2,0	
			±2,0	
			±2,0	
			±1,5	
Отклонение от теоретического контура $h$ , мм: агрегатов крыла  оперения			±1,0	
			±1,0	

№ изм.  
№ изв.

6107

Изм. № дубликата  
Изм. № подлинника



Продолжение

Наименование требования	Изображение	Норма по зонам поверхности		
		0	1	2
фюзеляжа			±2,0	
мотогондол			±2,0	
пилон двигателей			±2,0	

9. Конструктивные зазоры и щели, не подлежащие закрытию, должны выполняться с погрешностью, не превышающей  $\pm 20\%$  от номинальных значений измеряемых величин.

10. Подлежат закрытию сквозные щели:

1) на крыле по органам механизации (в убранном положении) между:

- органами механизации и крылом,
- торцами секций органов механизации,
- бортом фюзеляжа и корневыми секциями органов механизации;

2) на оперении (при бустерном управлении) между:

- элеронами и крылом,
- рулем высоты и стабилизатором,
- рулем направления и килем.

№ изм.  
№ изв.

Инв. № дубликата  
Инв. № подлинника  
6107

## ИНФОРМАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ

1. УТВЕРЖДЕН и ЗАРЕГИСТРИРОВАН ТК  
по стандартизации № 323 за № 874 от 23.08.92

2. ВЗАМЕН ОСТ 1 02507-84

3. ССЫЛОЧНЫЕ НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДОКУМЕНТЫ

Обозначение НТД, на который дана ссылка	Номер пункта
ОСТ 1 02728-92	8

№ изм.  
№ изв.

Изм. № дубликата  
Изм. № подлинника

6107