

А К А Д Е М И Я   Н А У К   С С С Р

*КОМИТЕТ ТЕХНИЧЕСКОЙ ТЕРМИНОЛОГИИ*

# ТЕРМИНОЛОГИЯ АЭРОДИНАМИЧЕСКОГО РАСЧЕТА САМОЛЕТА



ИЗДАТЕЛЬСТВО АКАДЕМИИ НАУК СССР



А К А Д Е М И Я   Н А У К   С С С Р

---

КОМИТЕТ ТЕХНИЧЕСКОЙ ТЕРМИНОЛОГИИ

# СБОРНИКИ РЕКОМЕНДУЕМЫХ ТЕРМИНОВ

Под редакцией  
*академика А. М. ТЕРПИГОРЕВА*

ИЗДАТЕЛЬСТВО АКАДЕМИИ НАУК СССР

---

МОСКВА 1954

А К А Д Е М И Я   Н А У К   С С С Р

---

КОМИТЕТ ТЕХНИЧЕСКОЙ ТЕРМИНОЛОГИИ

*Выпуск 17*

# ТЕРМИНОЛОГИЯ АЭРОДИНАМИЧЕСКОГО РАСЧЕТА САМОЛЕТА

ИЗДАТЕЛЬСТВО АКАДЕМИИ НАУК СССР

---

МОСКВА 1954

Ответственный редактор  
*академик А. М. ТЕРПИГОРОВ*

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Публикуемый сборник рекомендуемой терминологии аэродинамического расчета самолета разработан секцией научной комиссии авиационной терминологии Комитета технической терминологии АН СССР в составе: проф. докт. техн. наук В. Л. Александрова, докт. техн. наук В. Ф. Болотникова, проф. докт. техн. наук Б. Т. Горощенко (руководитель секции) канд. техн. наук Т. А. Груммондза, канд. техн. наук Н. Д. Доброхотова, проф. Е. И. Колосова, докт. техн. наук Г. И. Кузьмина, канд. ф.-м. н. А. Б. Лотова.

Проект терминологии был разослан ряду научных учреждений, высших учебных заведений и отдельным лицам. Полученные замечания и предложения были рассмотрены секцией научной комиссии, и с учетом этих замечаний проект терминологии был доработан.

Окончательный вариант рекомендуемой терминологии аэродинамического расчета самолета был рассмотрен на заседании секции научной комиссии и затем на заседании подкомиссии по терминологии самолетов КТТ АН СССР в составе: докт. техн. наук В. Ф. Болотникова, проф. докт. техн. наук Б. Т. Горощенко (председатель подкомиссии), канд. техн. наук Н. Д. Доброхотова, докт. техн. наук Г. И. Кузьмина, Е. В. Латынина, доц. Н. А. Фомина, канд. техн. наук В. Б. Шаврова,— и утвержден председателем комиссии авиационной терминологии академиком Б. С. Стечкиным.

Учреждения и лица, приславшие свои замечания и предложения, являются в той или иной степени также участниками разработки рекомендуемой терминологии, и Комитет технической терминологии АН СССР выражает им свою благодарность.



## ВВЕДЕНИЕ

При составлении Сборника рекомендуемой терминологии аэродинамического расчета самолета в первую очередь пришлось дать определение термину «аэродинамический расчет».

Решая указанную задачу, авторы сборника рекомендуемой терминологии решили не отходить от исторически сложившейся точки зрения на аэродинамический расчет, как на раздел аэродинамики самолета, изучающий теорию и методы расчета равномерных прямолинейных движений самолета, тогда как теория и методы расчета неравномерных и непрямолинейных движений самолета изучаются в динамике полета.

Это определение полностью совпадает с определением «аэродинамического расчета», данным В. П. Ветчинкиным в предисловии к его труду «Динамика самолета». Следует также указать, что впервые термин «аэродинамический расчет», как совокупность расчетов равномерных прямолинейных движений самолета, был введен Н. Е. Жуковским в его труде «Аэродинамический расчет аэропланов» 1917 г.

Указанное выше определение аэродинамического расчета вполне применимо и для реактивных самолетов.

То, что самолеты с жидкостными ракетными двигателями не имеют режимов полета, которые можно было бы считать практически равномерными, отнюдь не приводит к необходимости отказаться от исторически сложившегося приведенного выше определения термина «аэродинамический расчет».

Сборник рекомендуемой терминологии аэродинамического расчета самолета составлен на основе общих принципов построения и упорядочения систем научно-технических терминов, разработанных Комитетом технической терминологии АН СССР.

При установлении термина для того или иного понятия научная комиссия стремилась оставлять из числа распространенных только один термин, наиболее точно и вместе с тем кратко выражающий сущность данного понятия. Вследствие этого некоторые термины, в том числе излишние иностранные, хотя и весьма распространенные, отнесены к числу nereкомендуемых терминов.

В некоторых случаях, кроме основного, наиболее правильного термина, дается строчными буквами его краткая форма, допускаемая к применению наравне с основным термином при таких условиях, когда невозможны какие-либо недоразумения (например, термины 24, 36, 50).



Внесено исправление в исторически совершенно неверное название кривых потребных тяг и мощностей (термин 21) «кривыми Пено», в то время как расчет лётных данных самолета с помощью этих кривых был предложен Н. Е. Жуковским.

В сборник включены лишь специфические термины аэродинамического расчета самолета, наиболее важные и часто встречающиеся в технической авиационной литературе, в практике преподавания, в различной документации и т. д. В нем отсутствуют общетехнические термины и термины смежных разделов авиации, приводимые в соответствующих специальных сборниках рекомендуемой терминологии. Не приводятся в сборнике также термины, содержание которых полностью раскрывается названием, например, «скорость полета с наименьшим километровым расходом топлива», «скорость подъема с наибольшей вертикальной скоростью» и т. п.

Такие термины, как «максимальная скорость полета», «теоретический потолок», «техническая дальность полета», определялись не только с позиций собственно аэродинамического расчета, но как термины, дающие самолету летную характеристику. Поэтому в определениях были сделаны оговорки о нагрузке самолета, обусловленной техническими требованиями к нему.

Такие термины, как «наивыгоднейшая скорость» и «экономическая скорость», соответствующие полету с минимальной потребной тягой и мощностью, введенные Н. Е. Жуковским и получившие самое широкое распространение, оставлены в сборнике терминологии, хотя смысл слов «наивыгоднейший» и «экономический» для некоторых типов самолетов не будет соответствовать характерным особенностям режимов полета.

Термин «крейсерская скорость» не включен в сборник, так как практика показала, что он не имеет установившегося содержания, поскольку скорость горизонтального полета современного самолета в зависимости от условий может колебаться в очень широком диапазоне.

Приводимые в сборнике терминологии определения понятий не предназначены для постоянного использования в буквальной форме. По характеру изложения, в зависимости от уровня подготовки читателя или слушателя, определения, естественно, могут варьироваться, однако без искажения их сущности.

---

## О РАСПОЛОЖЕНИИ МАТЕРИАЛА

1. В первой графе указаны номера терминов по порядку для облегчения пользования таблицей (для ссылок и справок) и удобства нахождения терминов по алфавитному указателю.

2. Во второй графе помещены термины, рекомендуемые для определяемого понятия. Как правило, для каждого понятия установлен лишь один основной однозначный термин. Однако в некоторых случаях наравне с таким основным термином предлагается второй (строчными буквами) термин.

Если этот второй термин является краткой формой основного (т. е. не содержит новых элементов, не входящих в состав основного термина), то он допускается к применению наравне с основным при таких условиях, когда невозможны какие-либо недоразумения (например, «равномерный прямолинейный горизонтальный полет» и «горизонтальный полет», см. термин 24).

3. В третьей графе даны определения и примечания.

В примечаниях часто приводятся дополнительные термины, являющиеся видовыми терминами основного (родового) термина (см., например, термин 19).

4. В четвертой графе для некоторых терминов приведены синонимы, которые хотя в литературе и на практике применяются к определяемому понятию, но не могут быть рекомендованы с точки зрения точности всей терминологической системы. Комитет считает, что этими синонимами не следует пользоваться для данных понятий.

5. Для возможности быстрого нахождения какого-либо отдельного термина и определения дан алфавитный указатель.

---



# ТЕРМИНОЛОГИЯ



№ п/п	Т е р м и н	О п р е д е л е н и е	Нерекомендуемые термины
1	АЭРОДИНАМИЧЕСКИЙ РАСЧЕТ САМОЛЕТА	Раздел аэродинамики самолета, изучающий теорию и методы расчета равномерных прямолинейных движений самолета.	
2	ПОДЪЕМНАЯ СИЛА САМОЛЕТА	Составляющая аэродинамической силы, перпендикулярная скорости полета и лежащая в плоскости симметрии самолета.	
3	СИЛА ЛОБОВОГО СОПРОТИВЛЕНИЯ Сопротивление	Составляющая аэродинамической силы, направленная в сторону, обратную движению тела.	
4	СОПРОТИВЛЕНИЕ ТРЕНИЯ	Сила сопротивления, вызванная касательными на поверхности тела напряжениями, возникающими при обтекании тела вязкой жидкостью или газом.	
5	СОПРОТИВЛЕНИЕ ДАВЛЕНИЯ	Сопротивление, вызванное нормальными к поверхности тела напряжениями.	
6	ИНДУКТИВНОЕ СОПРОТИВЛЕНИЕ	Часть сопротивления давления крыла, обусловленная отбрасыванием воздуха крылом в сторону, противоположную направлению подъемной силы.	
7	ПРОФИЛЬНОЕ СОПРОТИВЛЕНИЕ	Сопротивление, равное сумме сопротивлений трения и давления, без включения в последнее индуктивного сопротивления.	
8	ВОЛНОВОЕ СОПРОТИВЛЕНИЕ	Часть сопротивления давления, вызванного движением тела со сверхкритическими скоростями.	
9	ВРЕДНОЕ СОПРОТИВЛЕНИЕ САМОЛЕТА	Сила лобового сопротивления всех частей самолета за исключением крыла.	
10	ПОЛЯРА САМОЛЕТА	Кривая, изображающая зависимость между коэффициентами подъемной силы и лобового сопротивления самолета.  Примечание. Для кривой, изображающей зависимость между коэф-	

№ п/п	Т е р м и н	О п р е д е л е н и е	Н е р е к о м е н д у е м ы е т е р м и н ы
		<p>фициентами подъемной силы и лобового сопротивления крыла применяется термин «полюара крыла».</p>	
11	АЭРОДИНАМИЧЕСКОЕ КАЧЕСТВО	<p>Отношение подъемной силы к лобовому сопротивлению при рассматриваемом угле атаки.</p>	
12	УГОЛ АТАКИ КРЫЛА	<p>Угол между хордой профиля корневого сечения крыла и проекцией вектора скорости самолета на плоскость этого сечения.</p>	
13	КРИТИЧЕСКИЙ УГОЛ АТАКИ	<p>Угол атаки, соответствующий максимальному значению коэффициента подъемной силы.</p>	
14	УГОЛ НУЛЕВОЙ ПОДЪЕМНОЙ СИЛЫ	<p>Угол атаки крыла, при котором его подъемная сила равна нулю.</p>	
15	НАИВЫГОДНЕЙШИЙ УГОЛ АТАКИ	<p>Угол атаки, при котором аэродинамическое качество самолета (крыла) имеет наибольшее значение.</p>	
16	ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УГОЛ АТАКИ	<p>Угол атаки, при котором отношение коэффициента подъемной силы в степени три вторых (<math>C_y^{3/2}</math>) к коэффициенту лобового сопротивления (<math>C_x</math>) имеет наибольшее значение.</p>	
17	РАСПОЛАГАЕМАЯ МОЩНОСТЬ	<p>Мощность, создаваемая двигательной установкой и затрачиваемая на передвижение самолета.</p>	
18	РАСПОЛАГАЕМАЯ ТЯГА	<p>Тяга, развиваемая двигательной установкой самолета на рассматриваемом режиме его работы.</p>	
19	ПОТРЕБНАЯ ТЯГА	<p>Тяга, необходимая для сохранения режима полета с заданной скоростью.</p> <p>П р и м е ч а н и е. К термину добавляются слова, указывающие режим полета, например, «потребная тяга для горизонтального полета», «потребная тяга для подъема» и т. д.</p>	
20	ПОТРЕБНАЯ МОЩНОСТЬ	<p>Произведение потребной тяги на скорость полета.</p>	

№ п/п	Т е р м и н	О п р е д е л е н и е	Нерекомендуемые термины
21	КРИВЫЕ ЖУКОВСКОГО	Кривые, показывающие зависимость от скорости потребных тяг и мощностей для горизонтального полета.	Кривые Пено
22	ИЗБЫТОЧНАЯ МОЩНОСТЬ	Превышение располагаемой мощности над потребной для данного режима полета.	
23	ИЗБЫТОЧНАЯ ТЯГА	Превышение располагаемой тяги над потребной для данного режима полета.	
24	РАВНОМЕРНЫЙ ПРЯМОЛИНЕЙНЫЙ ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ ПОЛЕТ Горизонтальный полет	Прямолинейное движение самолета в горизонтальной плоскости с постоянной скоростью.	
25	ПОДЪЕМ	Практически прямолинейный полет самолета с набором высоты при постоянной или мало изменяющейся скорости.	
26	СНИЖЕНИЕ	Практически прямолинейный полет самолета с потерей высоты при постоянной или мало изменяющейся скорости и работающем двигателе.	
27	ПЛАНИРОВАНИЕ	Пологое снижение самолета с выключенным или работающим на малых оборотах двигателем.	
28	ПИКИРОВАНИЕ	Крутое, практически прямолинейное движение самолета с потерей высоты и значительным изменением скорости.	
29	РЕЖИМ ПОЛЕТА	<p>Состояние движения самолета, характеризующее постоянством в течение некоторого конечного промежутка времени параметров, определяющих тот или иной вид движения самолета, наименование которого добавляется к термину «режим».</p> <p>П р и м е ч а н и е. Примерами режимов полета являются следующие: «режим горизонтального полета с максимальной скоростью», «режим</p>	



№ п/п	Термин	Определение	Нерекомендуемые термины
30	ПЕРВЫЕ РЕЖИМЫ ГОРИЗОНТАЛЬНОГО ПОЛЕТА	подъема с максимальной вертикальной скоростью», «режим полета с минимальным километровым расходом топлива и т. д.  Режимы полета самолета, при которых переход на меньшие скорости сопровождается уменьшением интенсивности работы двигателя, определяемой положением рычага управления двигателя.	
31	ВТОРЫЕ РЕЖИМЫ ГОРИЗОНТАЛЬНОГО ПОЛЕТА	Режимы полета самолета, при которых переход на меньшие скорости сопровождается увеличением интенсивности работы двигателя, определяемой положением рычага управления двигателя.	
32	ПЕРВЫЕ РЕЖИМЫ ПЛАНИРОВАНИЯ	Режимы планирования, при которых переход к меньшей скорости планирования уменьшает угол планирования.	
33	ВТОРЫЕ РЕЖИМЫ ПЛАНИРОВАНИЯ	Режимы планирования, при которых переход к меньшей скорости планирования увеличивает угол планирования.	
34	ПЕРВЫЕ РЕЖИМЫ ПОДЪЕМА	Режимы подъема самолета, при которых переход к меньшей скорости подъема увеличивает угол подъема.	
35	ВТОРЫЕ РЕЖИМЫ ПОДЪЕМА	Режимы подъема самолета, при которых переход к меньшей скорости подъема уменьшает угол подъема.	
36	ВОЗДУШНАЯ СКОРОСТЬ ПОЛЕТА Скорость полета	Скорость перемещения центра тяжести самолета относительно воздуха.	
37	СКОРОСТЬ ПО ПРИБОРУ	Показание самолетного указателя скорости, замеряющего фактически не скорость, а скоростной напор.	
38	ИНДИКАТОРНАЯ СКОРОСТЬ	Условная скорость, равная произведению воздушной скорости полета на корень квадратный из относительной	

№ п/п	Т е р м и н	О п р е д е л е н и е	Нерекомендуемые термины
		<p>плотности воздуха в условиях данного полета.</p> <p><b>П р и м е ч а н и е.</b> В случае указателя скорости, не имеющего поправок, индикаторная скорость совпадает со скоростью по прибору при давлении воздуха 760 мм ртутного столба и отличается от нее на величину дополнительной поправки, учитывающей сжимаемость воздуха при меньших давлениях.</p>	
39	ПУТЕВАЯ СКОРОСТЬ ПОЛЕТА	Горизонтальная составляющая скорость самолета относительно земли.	Земная скорость полета
40	КРИТИЧЕСКАЯ СКОРОСТЬ	Наименьшая скорость движения самолета (тела), при которой в какой-либо точке местная скорость воздуха относительно самолета (тела) достигает местной скорости звука.	
41	МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ ПОЛЕТА	Скорость практически равномерного прямолинейного горизонтального полета самолета при работе двигателя с наибольшей разрешаемой мощностью (тягой) и при нагрузке самолета обусловленными техническими требованиями к нему.	
42	ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМАЯ СКОРОСТЬ ПОЛЕТА	Наибольшая скорость при практически прямолинейной траектории полета, которую разрешается давать самолету, исходя из условий прочности, устойчивости или управляемости самолета.	
43	МИНИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ ПОЛЕТА	Скорость горизонтального полета при коэффициенте подъемной силы, равном его максимальному значению, без учета влияния земли.	
44	ПРАКТИЧЕСКИ МИНИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ ПОЛЕТА	<p>Наименьшая скорость горизонтального полета, устанавливаемая для данного типа самолета из соображений удобства и безопасности пилотирования.</p> <p><b>П р и м е ч а н и е.</b> Для самолета с</p>	

№ п/п	Т е р м и н	О п р е д е л е н и е	Нерекомендуемые термины
		турбореактивными двигателями эта скорость близка к наивыгоднейшей скорости, а для самолета с поршневыми двигателями — к экономической скорости.	
45	ДИАПАЗОН СКОРОСТЕЙ ПОЛЕТА	Разность между максимальной и практически минимальной скоростями на одной и той же высоте полета.	
46	ОТНОСИТЕЛЬНЫЙ ДИАПАЗОН СКОРОСТЕЙ ПОЛЕТА	Отношение диапазона скоростей к максимальной скорости полета.	
47	ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СКОРОСТЬ	Скорость равномерного прямолинейного горизонтального полета самолета с экономическим углом атаки.	
48	НАИВЫГОДНЕЙШАЯ СКОРОСТЬ	Скорость равномерного прямолинейного горизонтального полета самолета с наивыгоднейшим углом атаки.	
49	ТЕХНИЧЕСКАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПОЛЕТА	Наибольшее расстояние, которое может пролететь при безветрии самолет относительно земли, полностью израсходовав топливо к моменту посадки с нагрузкой, обусловленной техническими требованиями.	
50	ВЫСОТА ПОЛЕТА НАД УРОВНЕМ МОРЯ Высота полета	Высота, определяемая по какому-либо условному параметру на основании таблицы стандартной атмосферы.	
		Примечание. В настоящее время таким параметром является давление воздуха. Ранее в качестве параметра высоты употреблялись относительная плотность воздуха и коэффициент падения мощности с высотой.	
51	ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ ПОТОЛОК САМОЛЕТА	Высота полета самолета, на которой при работе двигателя с наибольшей разрешаемой мощностью и нагрузкой самолета, обусловленными техническими требованиями, наибольшая вертикальная скорость становится равной нулю.	

№ п/п	Т е р м и н	О п р е д е л е н и е	Нерекомендуемые термины
52	ПРАКТИЧЕСКИЙ ПОТОЛОК САМОЛЕТА	<p>Высота полета самолета, на которой при работе двигателя с наибольшей разрешаемой мощностью и нагрузкой самолета, обусловленными техническими требованиями, наибольшая вертикальная скорость равна заданной малой величине.</p> <p>Примечание. До настоящего времени таковой считается 0,5 м/сек.</p>	
53	СКОРОСТЬ ПОДЪЕМА	Скорость полета самолета по траектории при подъеме.	
54	СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ	Скорость полета самолета по траектории при снижении.	
55	СКОРОСТЬ ПЛАНИРОВАНИЯ	Скорость полета самолета по траектории при планировании.	
56	СКОРОСТЬ ПИКИРОВАНИЯ	Скорость полета самолета при пикировании.	
57	ВЕРТИКАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ	Вертикальная составляющая скорости самолета при наборе высоты или при снижении.	
58	СКОРОПОДЪЕМНОСТЬ	Время набора самолетом заданной высоты, исчисляемое по вертикальным скоростям, при работе двигателя с наибольшей разрешаемой мощностью (тягой) при нагрузке самолета, обусловленными техническими требованиями к нему.	
59	БАРОГРАММА ПОДЪЕМА	Кривая, изображающая зависимость высоты подъема от времени.	
60	УГОЛ ПОДЪЕМА	Угол наклона траектории при подъеме с горизонтальной плоскостью.	
61	ПОЛЯРА СКОРОСТЕЙ ПОДЪЕМА	Зависимость скорости подъема от его угла, данная в полярных координатах.	
62	УГОЛ ПЛАНИРОВАНИЯ	Угол наклона траектории планирования с горизонтальной плоскостью.	
63	ПОЛЯРА СКОРОСТЕЙ ПЛАНИРОВАНИЯ	Зависимость скорости планирования от его угла, данная в полярных координатах.	Кривая указательница глissад планирования

## АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ ТЕРМИНОВ

Прописными буквами указаны основные термины, строчными — параллельные, допускаемые к применению наравне с основными. Числа обозначают номера терминов. В скобки заключены номера nereкомендуемых терминов. Звездочкой отмечены номера дополнительных терминов, встречающихся в примечаниях.

Термины, имеющие в своем составе несколько слов, расположены по алфавиту своих главных слов (обычно имен существительных).

Запятая, стоящая после некоторых слов, указывает на то, что при применении данного термина слова, стоящие после запятой, должны предшествовать словам, находящимся до запятой, например, термин «Мощность, избыточная» следует читать: «Избыточная мощность».

Термины, состоящие из двух имен существительных, помещены в алфавите соответственно слову, стоящему в именительном падеже.

<b>Б</b>			
БАРОГРАММА ПОДЪЕМА . . .	59	МОЩНОСТЬ, ПОТРЕБНАЯ . . .	20
<b>В</b>		МОЩНОСТЬ, РАСПОЛАГАЕМАЯ	17
<b>В</b>		<b>П</b>	
Высота полета . . .	50	ПИКИРОВАНИЕ . . .	28
ВЫСОТА ПОЛЕТА НАД УРОВ-		ПЛАНИРОВАНИЕ . . .	27
НЕМ МОРЯ . . .	50	ПОДЪЕМ . . .	25
<b>Д</b>		Полет, горизонтальный . . .	24
ДАЛЬНОСТЬ ПОЛЕТА, ТЕХНИ-		ПОЛЕТ, РАВНОМЕРНЫЙ ПРЯ-	
ЧЕСКАЯ . . .	49	МОЛИНЕЙНЫЙ ГОРИЗОН-	
ДИАПАЗОН СКОРОСТЕЙ ПО-		ТАЛЬНЫЙ . . .	24
ЛЕТА . . .	45	Поляра крыла . . .	10*
ДИАПАЗОН СКОРОСТЕЙ ПО-		ПОЛЯРА САМОЛЕТА . . .	10
ЛЕТА, ОТНОСИТЕЛЬНЫЙ . .	46	ПОЛЯРА СКОРОСТЕЙ ПЛАНИ-	
<b>К</b>		РОВАНИЯ . . .	63
КАЧЕСТВО, АЭРОДИНАМИЧЕ-		ПОЛЯРА СКОРОСТЕЙ ПОДЪ-	
СКОЕ . . .	11	ЕМА . . .	61
Кривая указательница глиссад пла-		ПОТОЛОК САМОЛЕТА, ПРАК-	
нирования . . .	(63)	ТИЧЕСКИЙ . . .	52
КРИВЫЕ ЖУКОВСКОГО . . .	21	ПОТОЛОК САМОЛЕТА, ТЕОРЕ-	
Кривые Пено . . .	(21)	ТИЧЕСКИЙ . . .	51
<b>М</b>		<b>Р</b>	
МОЩНОСТЬ, ИЗБЫТОЧНАЯ . .	22	РАСЧЕТ САМОЛЕТА, АЭРОДИ-	
		НАМИЧЕСКИЙ . . .	1

Режим горизонтального полета с максимальной скоростью . . . . .	29*
Режим подъема с максимальной вертикальной скоростью . . . . .	29*
РЕЖИМ ПОЛЕТА . . . . .	29
Режим полета с минимальным километровым расходом топлива	29*
РЕЖИМЫ ГОРИЗОНТАЛЬНОГО ПОЛЕТА, ВТОРЫЕ . . . . .	31
РЕЖИМЫ ГОРИЗОНТАЛЬНОГО ПОЛЕТА, ПЕРВЫЕ . . . . .	30
РЕЖИМЫ ПЛАНИРОВАНИЯ, ВТОРЫЕ . . . . .	33
РЕЖИМЫ ПЛАНИРОВАНИЯ, ПЕРВЫЕ . . . . .	32
РЕЖИМЫ ПОДЪЕМА, ВТОРЫЕ . . . . .	35
РЕЖИМЫ ПОДЪЕМА, ПЕРВЫЕ . . . . .	34

## С

СИЛА ЛОБОВОГО СОПРОТИВЛЕНИЯ . . . . .	3
СИЛА САМОЛЕТА, ПОДЪЕМНАЯ . . . . .	2
СКОРОПОДЪЕМНОСТЬ . . . . .	58
СКОРОСТЬ, ВЕРТИКАЛЬНАЯ . . . . .	57
СКОРОСТЬ, ИНДИКАТОРНАЯ . . . . .	38
СКОРОСТЬ, КРИТИЧЕСКАЯ . . . . .	40
СКОРОСТЬ, НАИВЫГОДНЕЙШАЯ . . . . .	48
СКОРОСТЬ ПИКИРОВАНИЯ . . . . .	56
СКОРОСТЬ ПЛАНИРОВАНИЯ . . . . .	55
СКОРОСТЬ ПО ПРИБОРУ . . . . .	37
СКОРОСТЬ ПОДЪЕМА . . . . .	53
Скорость полета . . . . .	36
СКОРОСТЬ ПОЛЕТА, ВОЗДУШНАЯ . . . . .	36
Скорость полета, земная . . . . .	(39)
СКОРОСТЬ ПОЛЕТА, МАКСИМАЛЬНАЯ . . . . .	41
СКОРОСТЬ ПОЛЕТА, МИНИМАЛЬНАЯ . . . . .	43

СКОРОСТЬ ПОЛЕТА, ПРАКТИЧЕСКИ МИНИМАЛЬНАЯ . . . . .	44
СКОРОСТЬ ПОЛЕТА, ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМАЯ . . . . .	42
СКОРОСТЬ ПОЛЕТА, ПУТЕВАЯ . . . . .	39
СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ . . . . .	54
СКОРОСТЬ, ЭКОНОМИЧЕСКАЯ . . . . .	47
СНИЖЕНИЕ . . . . .	26
Сопrotивление . . . . .	3
СОПРОТИВЛЕНИЕ, ВОЛНОВОЕ . . . . .	8
СОПРОТИВЛЕНИЕ САМОЛЕТА, ВРЕДНОЕ . . . . .	9
СОПРОТИВЛЕНИЕ ДАВЛЕНИЯ . . . . .	5
СОПРОТИВЛЕНИЕ, ИНДУКТИВНОЕ . . . . .	6
СОПРОТИВЛЕНИЕ, ПРОФИЛЬНОЕ . . . . .	7
СОПРОТИВЛЕНИЕ ТРЕНИЯ . . . . .	4

## Т

Тяга для горизонтального полета, потребляемая . . . . .	19*
Тяга для подъема, потребляемая . . . . .	19*
ТЯГА, ИЗБЫТОЧНАЯ . . . . .	23
ТЯГА, ПОТРЕБНАЯ . . . . .	19
ТЯГА, РАСПОЛАГАЕМАЯ . . . . .	18

## У

УГОЛ АТАКИ, КРИТИЧЕСКИЙ . . . . .	13
УГОЛ АТАКИ КРЫЛА . . . . .	12
УГОЛ АТАКИ, НАИВЫГОДНЕЙШИЙ . . . . .	15
УГОЛ АТАКИ, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ . . . . .	16
УГОЛ НУЛЕВОЙ ПОДЪЕМНОЙ СИЛЫ . . . . .	14
УГОЛ ПЛАНИРОВАНИЯ . . . . .	62
УГОЛ ПОДЪЕМА . . . . .	60



## СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Предисловие . . . . .	5
Введение . . . . .	7
О расположении материала . . . . .	9
Терминология . . . . .	11
Алфавитный указатель терминов . . . . .	20

---



*Утверждено к печати  
Комитетом технической терминологии  
Академии Наук СССР*

Редактор издательства *А. А. Добросмыслов*  
Технический редактор *Т. В. Алексеева*

✖

РИСО АН СССР № 61-42Р. Т-06632. Издат. № 695.  
Тип. заказ № 605. Подп. к печ. 9/X 1954 г.  
Формат бум. 70×92<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Бум. л. 0,75. Печ. л. 1,50.  
Уч.-издат. л. 1,10. Тираж 3000

*Цена по прейскуранту 1952 г. 75 коп.*

2-я тип. Издательства Академии Наук СССР  
Москва, Шубинский пер., д. 10

**Цена 75 коп.**