



В диссертационный совет
Д.217.014.01 при ФГУП «НАМИ»
125438, г. Москва, ул. Автомоторная,
д. 2.

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации Логинова Евгения Михайловича
«Разработка комплексного метода расчетной оценки прочности и
надежности колес автотранспортного средства»
представленной на соискание ученой степени кандидата технических
наук по специальности
05.05.03 «Колесные и гусеничные машины»

Представленная на отзыв диссертационная работа Логинова Евгения Михайловича выполнена в ФБГОУ ВО «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)» на кафедре «Автомобили». Работа написана на актуальную тему, связанную с анализом прочности и надежности (долговечности) колес транспортного средства (ТС) при разных видах нагружения. Автором предложен комплексный метод расчетной оценки НДС колес ТС различных конструкций и технологий изготовления, содержащего обоснованную последовательность методик расчетов, основанных на базе современных расчетных программных комплексов КЭ-анализа, сформулированы адекватные рекомендации по созданию КЭ-моделей колес различной конфигурации. Проведен расчетно-экспериментальный анализ прочности и надежности (долговечности) колес ТС при разных видах нагружения.

Представленная диссертационная работа построена в классическом варианте и состоит из введения, четырех глав, заключения и библиографического списка.

Научная обоснованность темы вытекает из ее актуальности.

Автор диссертации в первой главе привел анализ существующих конструкций колес ТС, основных нагрузок, применяемых материалов, технологий изготовления и стандартных методов испытания, регламентирующих прочность и долговечность колес ТС. Отмечены их достоинства и недостатки, которые составили задачи диссертационной работы.

Последующие главы диссертационной работы Логинов Е.М. посвятил решению поставленных задач и решению научной задачи.

Однако прочтение реферата вызвало некоторые вопросы, которые требуют пояснений:

1. Не понятно (см. с.18), почему автор сравнивает экспериментальные исследования (рис. 13) под углом 30° , значения деформаций взяты под углом 18° ? Далее в п. 6 «Основные выводы» автор пишет: «Методика применима для моделирования виртуального эксперимента удара по колесу при установке с различными углами расположения колеса относительно горизонтальной плоскости (осевой удар, удар под углом 13° , под углом 30° и др.), отличия между расчетными схемами заключаются только в КЭ-моделях конструкций стендов при сохранении общей методики расчета».

2. В п. 7 «Основные выводы» не понятна фраза «одновременно позволит ввести в расчетную схему более подробную модель испытательного стенда и повысить точность результатов расчета». Каким образом можно в расчетную схему внести более подробную модель испытательного стенда?

ВЫВОД: Указанные недостатки, тем не менее, не влияют на общую положительную оценку диссертационной работы, которая в целом соответствует требованиям ВАК РФ, предъявляемым к кандидатским диссертациям и может быть рекомендована к защите, а соискатель Логинов Евгений Михайлович – к присвоению ему ученой степени кандидата технических наук по специальности 05.05.03 «Колесные и гусеничные машины».

Профессор кафедры «Механика» (50АК)
«Военная академия Ракетных войск
стратегического назначения имени Петра Великого»
доктор технических наук



(специальность 05.05.04 «Дорожные,
строительные и подъемно-
транспортные машины»)

Сладкова
Любовь Александровна

143900, г. Балашиха, ул. Карбышева, д. 8
e-mail: rich.cat2012@yandex.ru;
т. 8-965-377-93-89