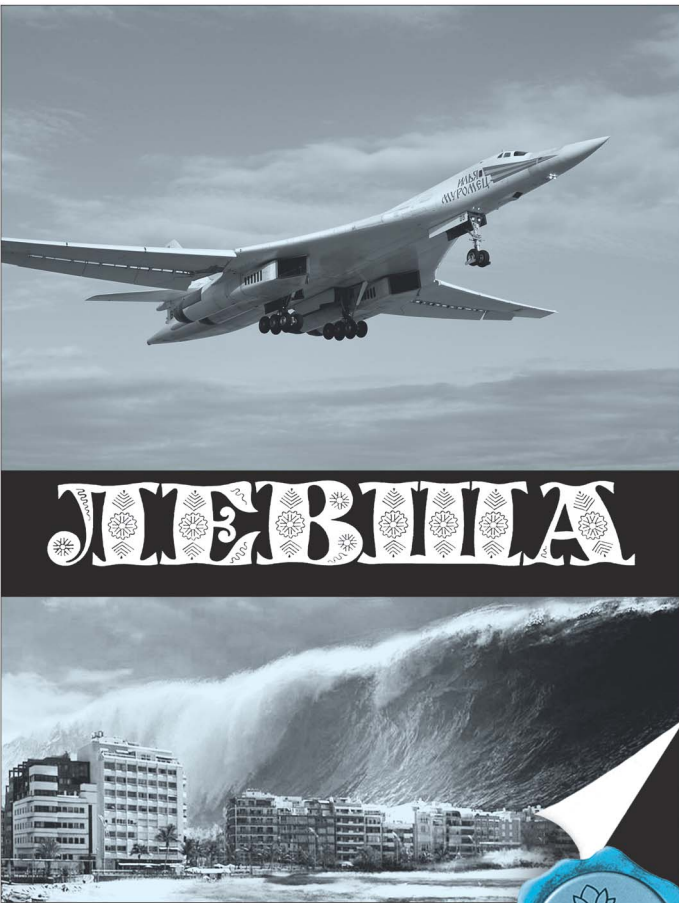


Допущено Министерством образования и науки
Российской Федерации
к использованию в учебно-воспитательном процессе
различных образовательных учреждений



2
2022

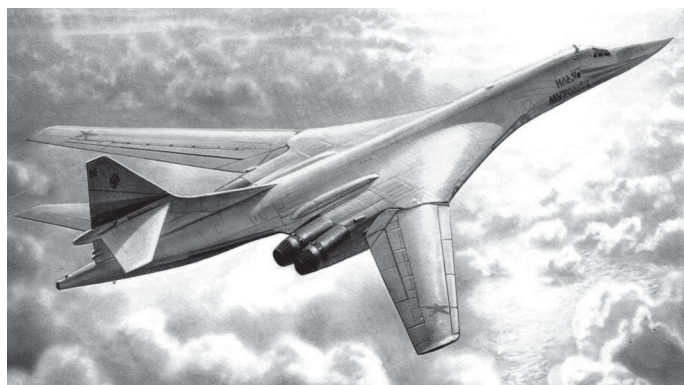
ЛЕВША

ПРИЛОЖЕНИЕ
К ЖУРНАЛУ «ЮНЫЙ ТЕХНИК»
ОСНОВАНО В ЯНВАРЕ 1972 ГОДА

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Музей на столе ТУ-160	1
Вместе с друзьями МОДЕЛЬ ВЕСЕЛЬНОЙ ЛОДКИ	6
Хотите стать изобретателем? ИТОГИ КОНКУРСА	8
Кибертерритория МАНИПУЛЯТОР	11
Электроника РЕГУЛЯТОРЫ ТЕМПЕРАТУРЫ	13
Игротека УПРЯМЫЙ ШЕСТИУГОЛЬНИК	15

ТУ-160



Недавно в воздух после глубокой модернизации поднялся ракетоносец ТУ-160. У этой машины большая история. В конце 1960-х годов, когда отношения между Советским Союзом и США были весьма напряженными, назрела необходимость создания довольно необычного самолета — так называемого многорежимного бомбардировщика.

Подобный самолет должен был обладать возможностью длительное время находиться в воздухе в режиме ожидания приказа на атаку цели. Другими словами, он должен был уметь медленно кружить в заданном районе. В то же время этот самолет при необходимости должен был иметь возможность разогнаться до сверхзвуковых скоростей и суметь прорвать систему противовоздушной обороны противника на предельно малых высотах.

Весь опыт мирового самолетостроения подсказывал, что для полета на большой сверхзвуковой скорости требуется самолет, напоминающий своей формой иглу с небольшими треугольными или стреловидными крыльями. Для полета же на малой скорости на большие расстояния, наоборот, лучше всего подходил самолет с прямым крылом большого размаха.

Более того, и для полета на большую дальность, и для полета на огромных скоростях (когда двигатели становятся особенно прожорливыми) самолету требуется огромное количество топлива. В результате дальний сверхзвуковой самолет получается очень тяжелым, а для его взлета требовались гигантские взлетно-посадочные полосы. Чтобы сократить разбег самолета, на него нужно было устанавливать крыло очень большой площади.