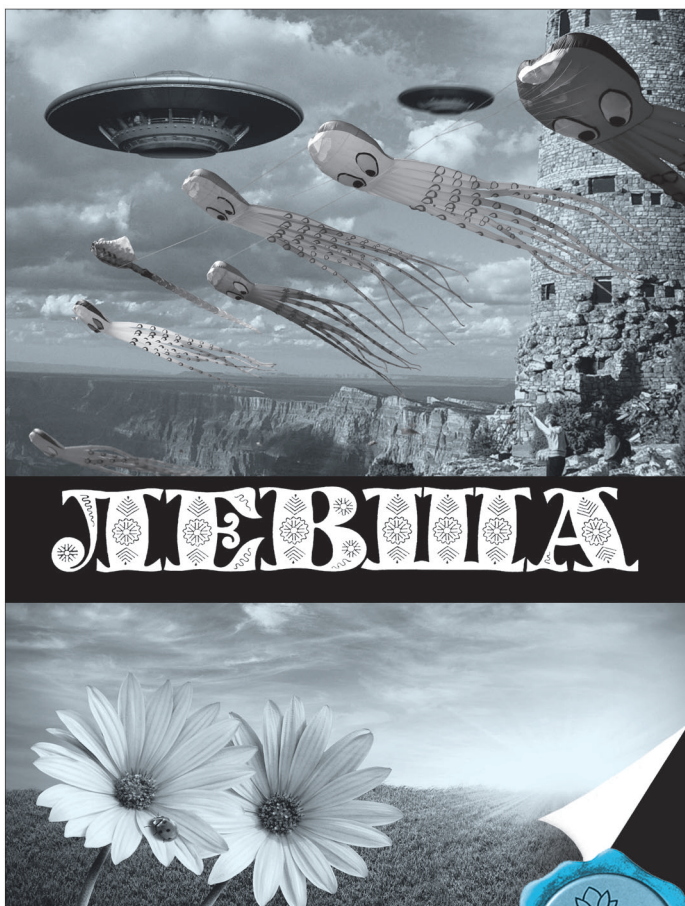


Допущено Министерством образования и науки
Российской Федерации

к использованию в учебно-воспитательном процессе
различных образовательных учреждений



8
2015

ЛЕВША

ПРИЛОЖЕНИЕ

К ЖУРНАЛУ «ЮНЫЙ ТЕХНИК»

ОСНОВАНО В ЯНВАРЕ 1972 ГОДА

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Музей на столе

ИСТРЕБИТЕЛЬ СУ-47 «БЕРКУТ» 1

Вместе с друзьями

ВОЗДУШНЫЙ ЗМЕЙ «НЛО» 6

Хотите стать изобретателем?

ИТОГИ КОНКУРСА 8

Электроника

**ЭЛЕКТРОННО-МЕХАНИЧЕСКИЙ
КОНСТРУКТОР 12**

Игротека

ЛЕТНИЙ КУБИК 15



ИСТРЕБИТЕЛЬ СУ-47 «БЕРКУТ»

Первые упоминания о разработке перспективного истребителя с крылом обратной стреловидности в ОКБ П. О. Сухого появились в западных авиационных журналах в 1994 — 1995 годах. Считалось, что к его проектированию приступили в конце 1980-х годов. В публикациях эта машина проходила под индексом С-32. Однако проект истребителя нового поколения еще долго носил гриф «совершенно секретно».

В обстановке строжайшей секретности 25 сентября 1997 года состоялся первый полет новейшего экспериментального самолета С-37-1, в дальнейшем получившего название Су-47 «Беркут». Самолет поднял в воздух летчик-испытатель ОКБ Сухого Игорь Вотинцев. 30-минутный полет «Беркута» прошел без замечаний.

Основными преимуществами многофункциональных истребителей с крылом обратной стреловидности являются значительное увеличение аэродинамического качества крыла в большом диапазоне скоростей, повышение подъемной силы, улучшение взлетно-посадочных и маневренных характеристик, а также устойчивости, препятствующей сваливанию в штопор. Основной же недостаток схемы — при увеличении скорости воздушного потока, обтекающего крыло, наблюдается упругая положительная дивергенция крыла — скручивание, — которая может привести к разрушению самолета. А увеличение прочности крыла неизбежно приводит к увеличению массы самолета, что сводит к нулю выигрыш в подъемной силе.

МУЗЕЙ НА СТОЛЕ