



МиГ-29 истребитель четвертого поколения.



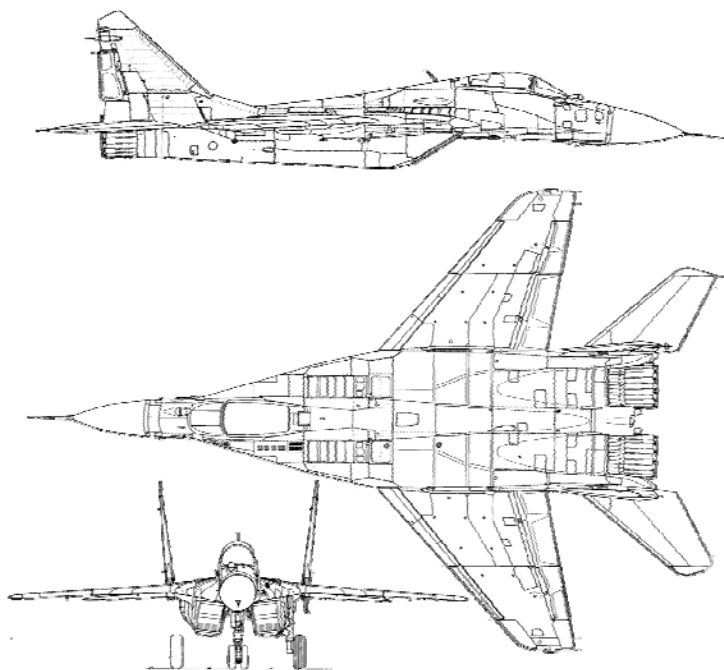
Представляет собой одноместный истребитель, выполненный по интегральной аэродинамической схеме с плавным сопряжением низкорасположенного крыла и фюзеляжа, дающим повышенные несущие свойства, двумя разнесенными двигателями и двухкилевым вертикальным оперением. В конструкции использованы алюминий-литиевые сплавы. Широко применен углепластик, с использованием которого выполнены поверхности управления. Крыло имеет развитые корневые наплывы, обеспечивающие высокие несущие свойства на больших углах атаки. Угол стреловидности по передней кромке консолей крыла 42 град, корневых наплывов (у борта фюзеляжа) - 73,5 град. Механизация крыла включает автоматически управляемые маневренные предкрылки по всему размаху и закрылки. Фюзеляж цельнометаллический типа полумонокок с плоскими боковыми стенками в зоне кабины летчика. Аэродинамика самолета улучшена установкой на штанге ПВД пластин - генераторов вихрей. Между соплами двигателей расположены расщепляющиеся тормозные щитки и контейнер тормозного парашюта.

Самолет имеет тяговооруженность больше единицы, то есть тяга двигателя превышает вес самолета. Это означает, что с работающим двигателем истребитель может "стоять на хвосте", и даже набирать высоту с ускорением. Пилотажные характеристики самолета МиГ-29 потрясли как многих западных пилотов, пилотировавших его, так и зрителей многочисленных аэрокосмических выставок, где проводились демонстрационные полеты. Впервые МиГ-29 был показан на авиасалоне в Фарнборо в 1988 году. После объединения Германии самолеты МиГ-29, имевшиеся на вооружении ГДР достались Бундесверу, и по признанию немецких летчиков являются в настоящее время самыми маневренными истребителями НАТО. "Мечта любого пилота" - так отозвался о самолете один из немецких пилотов, летавших на нем. На базе МиГ-29 были созданы двухместный учебно-боевой истребитель МиГ-29УБ, палубный истребитель МиГ-29К, а также истребитель МиГ-29М с улучшенными пилотажными и боевыми характеристиками. Кроме России, самолеты МиГ-29УБ имеются на вооружении стран СНГ, а также Кубы, Чехии, Германии, Индии, Ирана, Ирака, КНДР, Малайзии, Польши, Румынии, Сирии, Словакии, Югославии, Венгрии и Болгарии.

Самолет МиГ-29 оснащен радиолокационным прицельным комплексом РЛПК-29, включающим импульсно-доплеровскую РЛС НО-93 (сопровождение до 10 целей на проходе и обнаружение и сопровождение целей на фоне земли, превышение целей 13 км, снижение 6,5 км, предельные углы сопровождения цели: по вертикали +60' / - 38', по горизонтали +67' / -67') и БЦВМ Ц100.02-06. На самолете МиГ-29С установлен усовершенствованный РЛПК-29С (добавлен режим картографирования местности, увеличены возможности по действию против наземных и надводных целей). Дальность обнаружения цели класса истребитель: на фоне свободного пространства 75 км, на фоне земли на встречном курсе 65 км, на догонном курсе 35 км. Оптико-

электронный прицельно-навигационный комплекс ОЭПНК-29 включает оптико-электронную прицельную систему ОЭПС-29, которая, в свою очередь, состоит из квантовой оптико-локационной станции КОЛС (ИК датчик, коллимированный с ним лазерный дальномер, дальность обнаружения воздушной цели 15 км, дальность действия лазерного дальномера 6 км, зона обзора: по азимуту +30'/-30' или +15'/-15', по углу места +15'/-15') и автономной нацеленной системы целеуказания Ш-ЗУМ (обеспечивает выдачу информации об углах визирования цели обеими прицельными системами ракетам с ТГС, а также выдачу информации летчику о состоянии систем и готовности ракет к пуску. Информация выводится в виде символов на специальный нацеленный отражатель).

В кабине установлен индикатор прямого видения. Самолет оснащен системой автоматического управления САУ-451-04, системой автоматического регулирования управления АРУ-29-2 и системой управления триммерным эффектом. Имеются аппаратура командной радиолинии управления "Бирюза" 3502-20, обеспечивающая взаимодействие с наземными автоматизированными системами наведения, и система автоматического управления САУ-454. В кабине установлено катапультное кресло К-36ДМ, обеспечивающее возможность покидания самолета в диапазоне скоростей от 0 до соответствующих $M=2,5$ и высот от 0 до 25 000 м.



Характеристики самолета МиГ-29:

Размах крыла - 11,36 м,
(МиГ-29К в сложенном/развернутом положении - 7,8/12,0 м).
Длина самолета со штангой ПВД - 17,32 м.
Высота самолета - 4,73 м.
Площадь крыла - 38,0 кв.м.
Масса пустого снаряженного самолета - 10900 кг.
Максимальный запас топлива во внутренних баках - 4200 л.
Взлетная масса, кг: - нормальная: МиГ-29 - 15240, МиГ-29М - 15100;
- максимальная: МиГ-29 - 18480, МиГ-29К - 17700.
Боевая нагрузка, кг: - МиГ-29 - 3000; - МиГ-29М - 4500.

Тип двигателя:

- МиГ-29 - ТРДДФ РД-33; - МиГ-29К. МиГ-29М - ТРДДФ РД-33К.

Максимальная форсированная тяга. кН/кгс:

- для ТРДДФ РД-33 - 2x81,4/2x8300;

- для ТРДДФ РД-33К - 2x86,3/2x8800.

Максимальная скорость, км/ч:

- МиГ-29 - 2450 (M=2.3); - МиГ-29К - 2300.

Посадочная скорость - 235 км/ч.

Практический потолок - 17000 м.

Практическая дальность, км:

без ПТБ - 1500; - с одним ПТБ - 2100; - МиГ-29К с тремя ПТБ - 2600; - МиГ-29М с тремя ПТБ - 3200.

Длина разбега, м: - без форсажа - 600-700; - с форсажем - 260.

Длина пробега с тормозным парашютом - 600 м.

Максимальная эксплуатационная перегрузка - 9.

Вооружение:

одноствольная пушка ГШ-301 (30 мм, боекомплект 150 патронов, скорострельность 1500 выстр./мин).