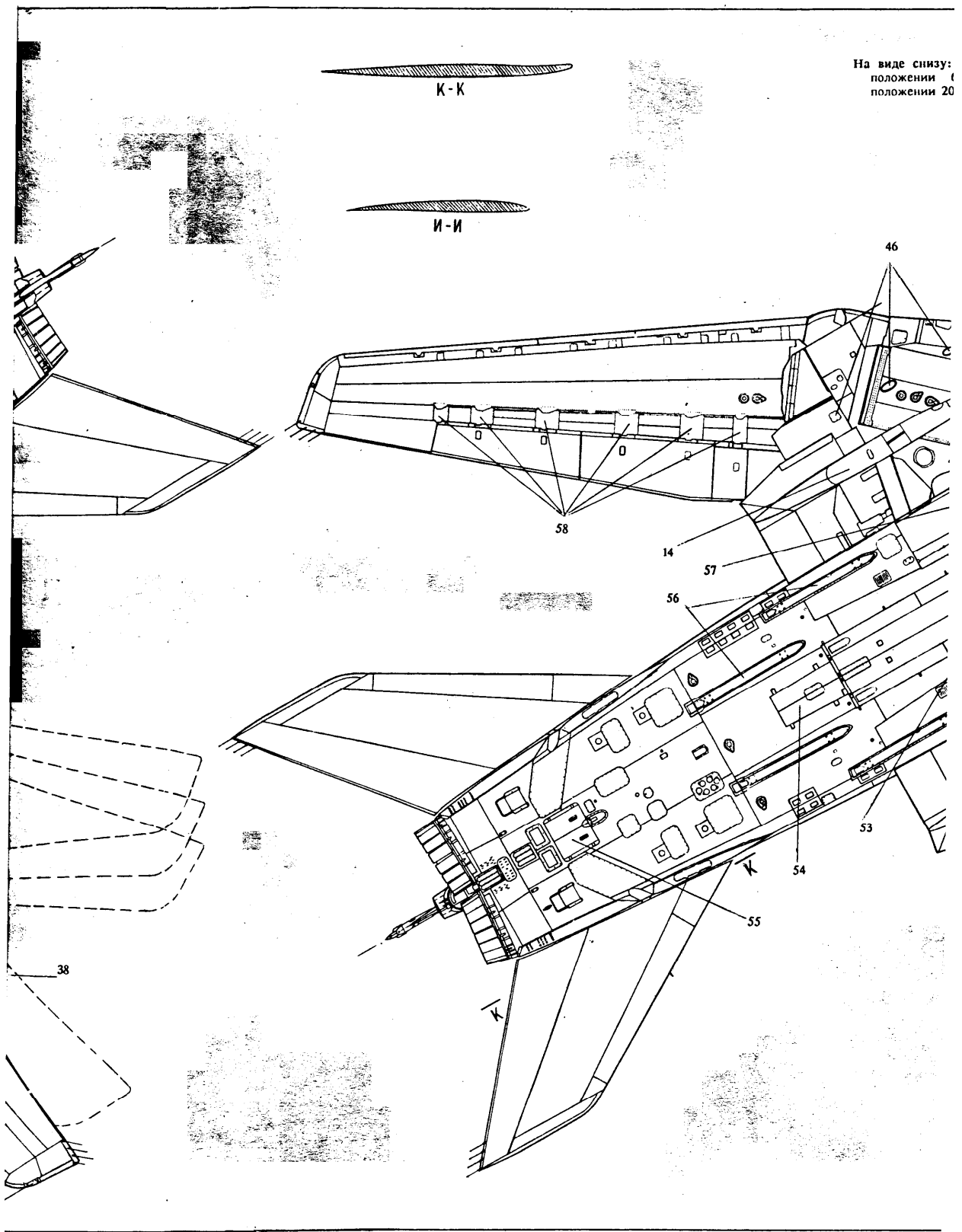


На виде снизу:  
положении ( )  
положении 20

К-К

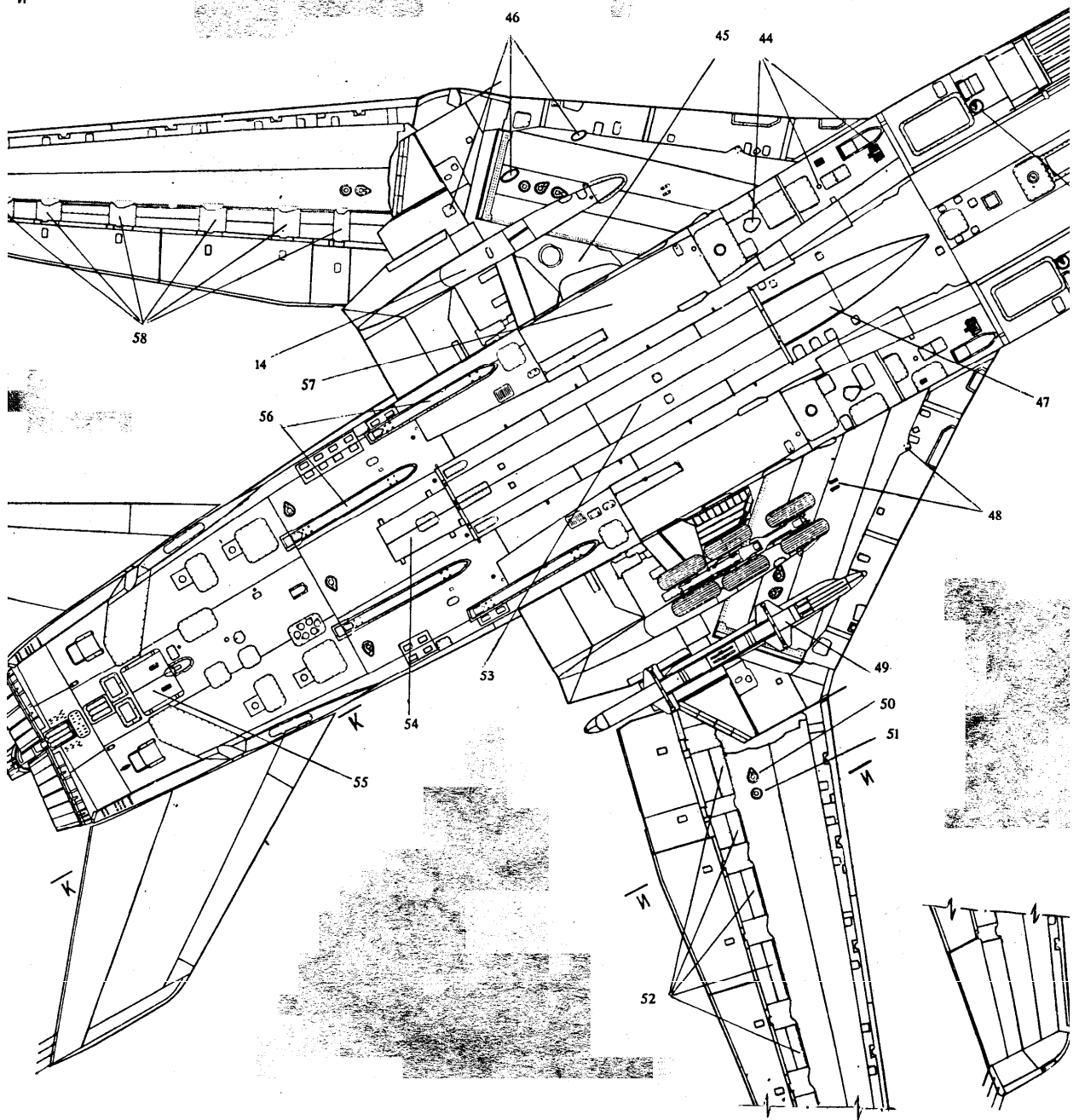
И-И



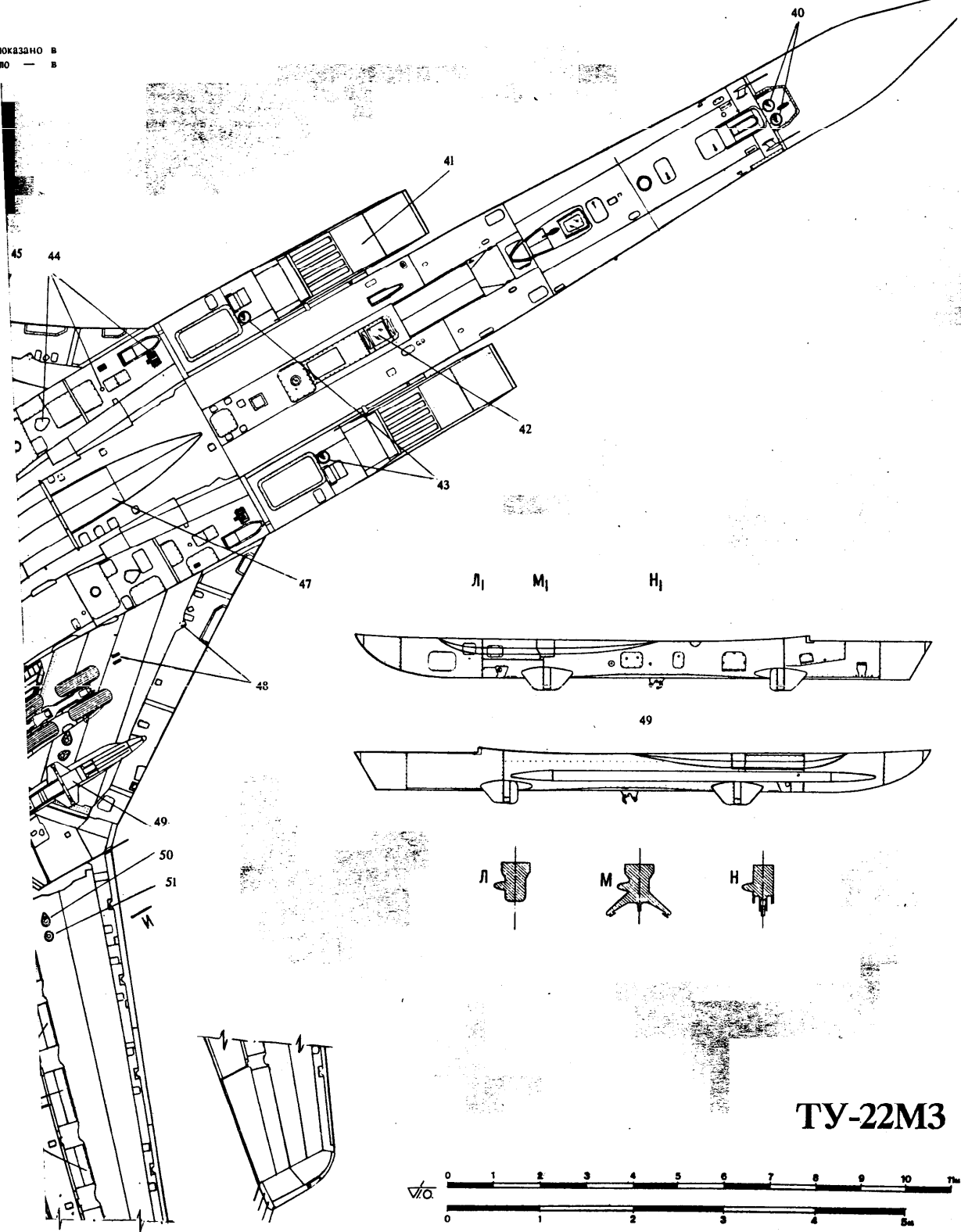
На виде снизу: Правое крыло показано в  
положении 65°, левое крыло — в  
положении 20°.

-К

-И



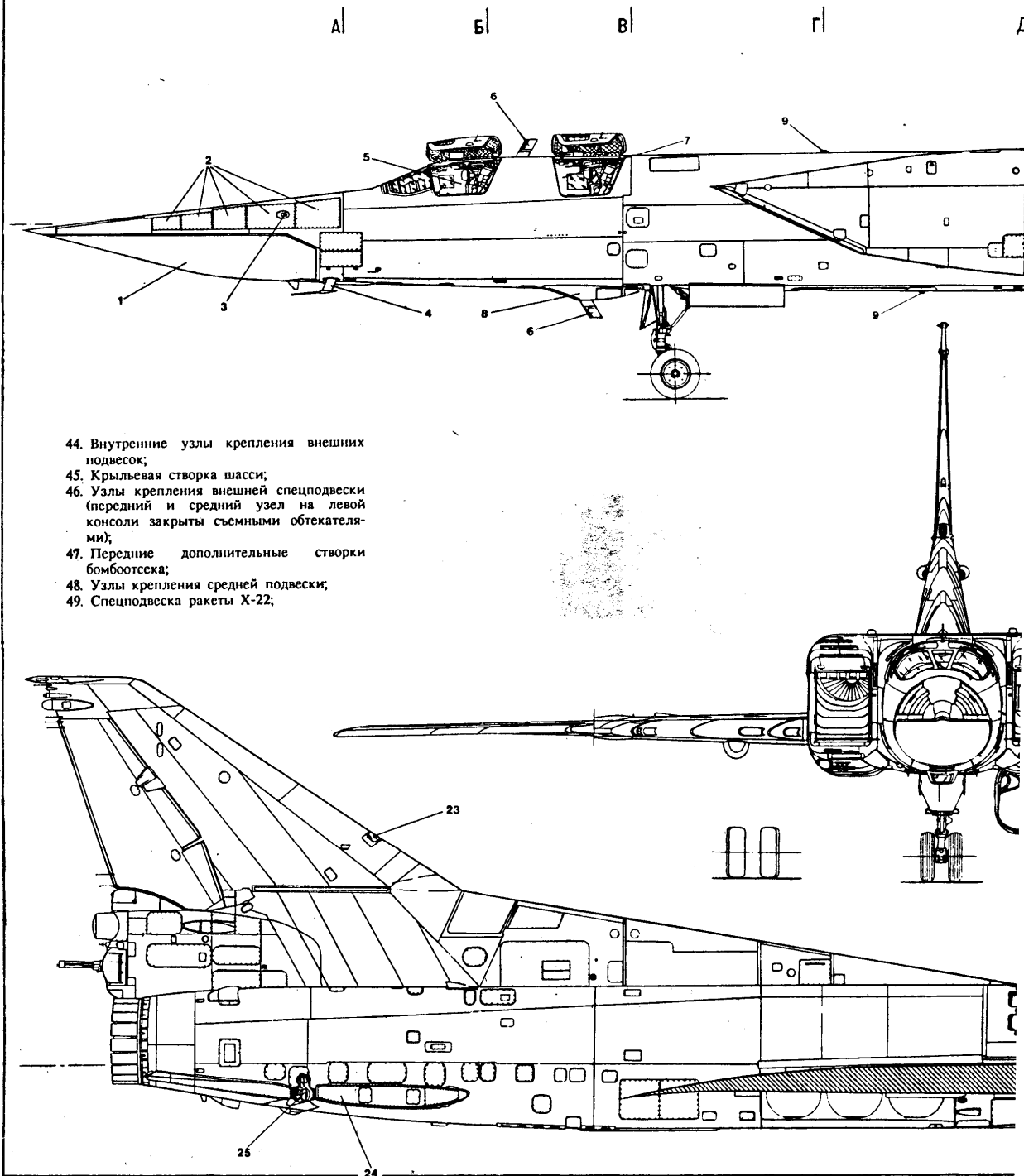
показано в  
по — в



1. Радиопрозрачный обтекатель антенны РЛС;
2. Эксплуатационные люки;
3. Фара подсветки заправочной штанги;
4. Приемник воздушного давления;
5. Кабина летчиков;
6. Антенна УКВ радиостанции и АРК-15;
7. Кабина штурмана и штурмана-оператора;
8. Обтекатель бомбардировочного прицела ОПБ-15;

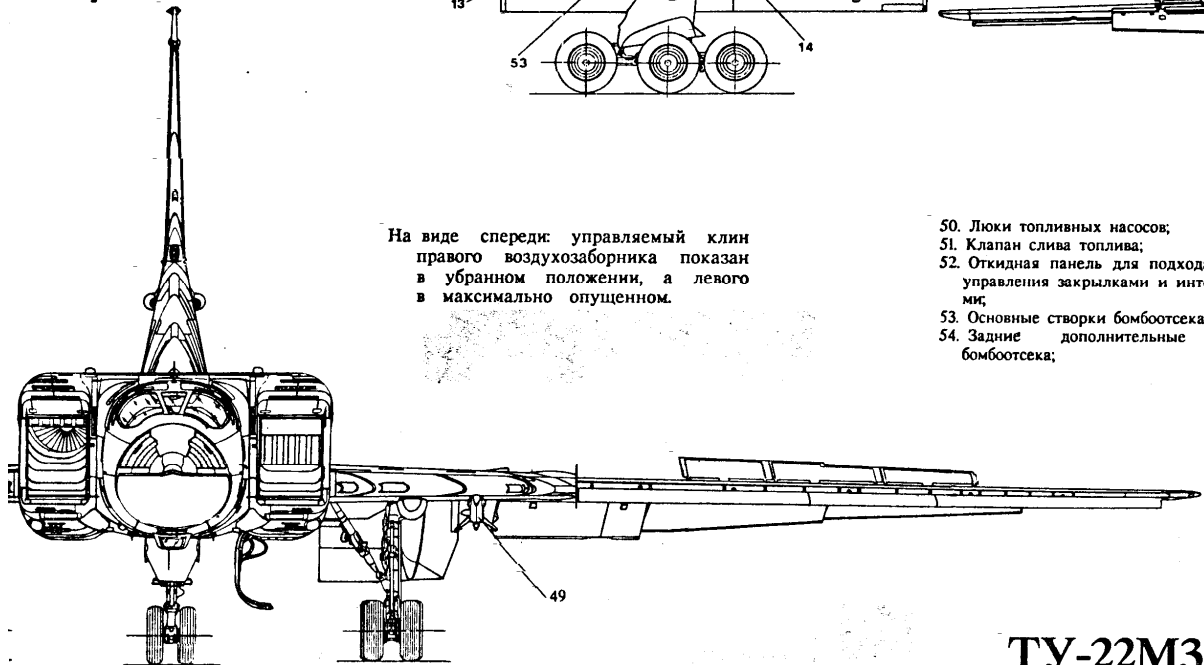
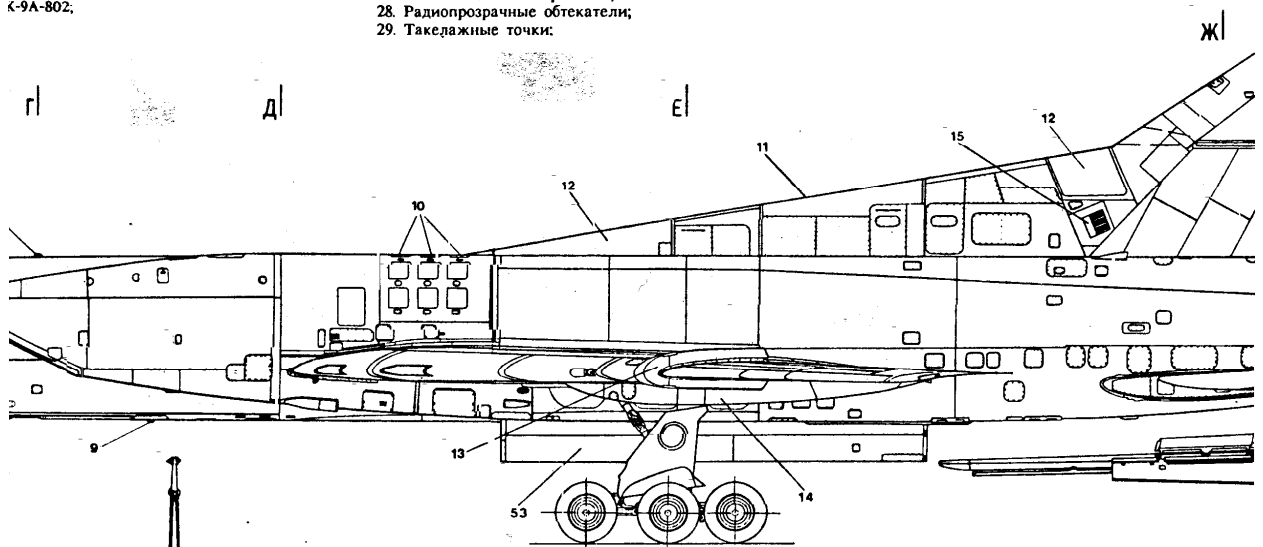
9. Проблесковые маяки ИМ (белый свет);
10. Створки дополнительного забора воздуха;
11. Форкиль;
12. Радиопрозрачные обтекатели;
13. Аэродинамический гребень;
14. Обтекатель узлов крепления шасси;
15. Механизированная выхлопная створка ВСУ (положение — открыта);

16. Обтекатели антенн;
17. Аэронавигационный огонь (белый);
18. Обтекатель с воздухозаборником ВВР;
19. Телевизионный прицел ТП-1 (за металлической штормкой);
20. Обтекатель радиолокационного прицела;
21. Универсальная кормовая установка УК-9А-802;



бтекатели антенн;  
 эронавигационный огонь (белый);  
 бтекатель с воздухозаборником для  
 ИР;  
 телевизионный прицел ТП-1 (закрыт  
 таллической шторкой);  
 бтекатель радиолокационного прицела;  
 универсальная кормовая установка  
 К-9А-802;

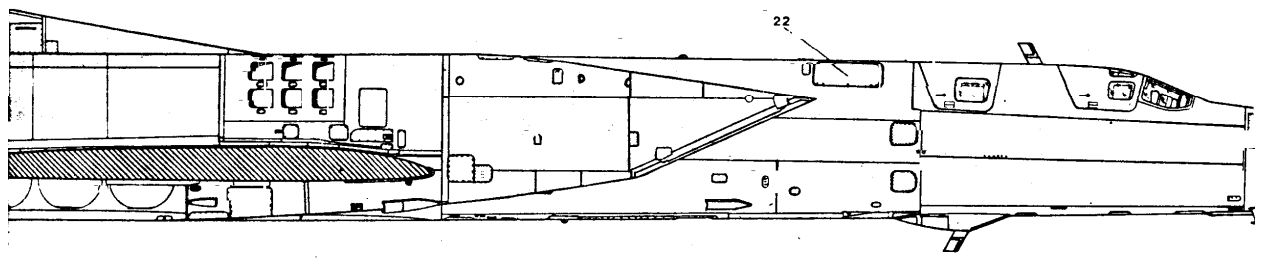
22. Контейнер спасательной лодки ЛАС-5М;
23. Сигнализатор заправки (красный огонь);
24. Надстройка стабилизатора;
25. Опорный узел стабилизатора (балка стабилизатора условно не показана);
26. Отсек для установки заправочной штанги;
27. Решетки слива погранслоя;
28. Радиопрозрачные обтекатели;
29. Такедажные точки;

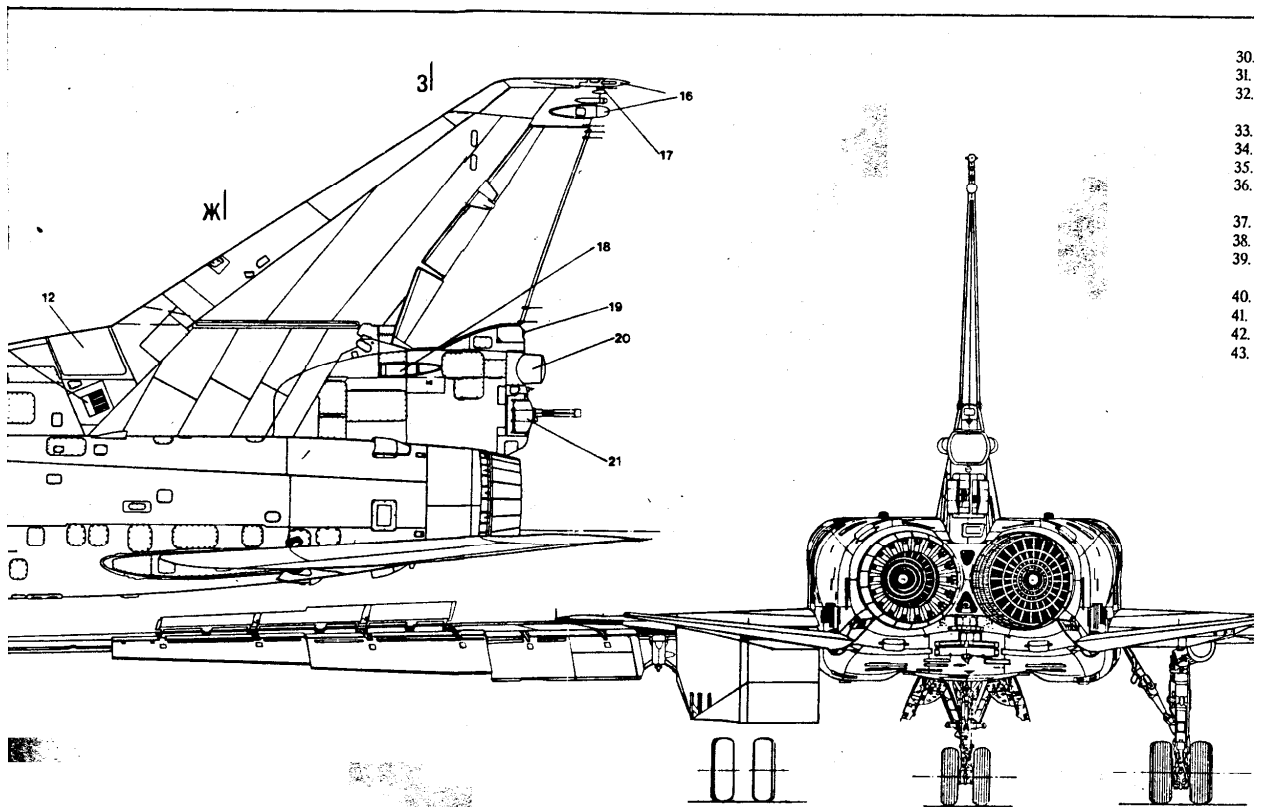


На виде спереди: управляемый клин  
 правого воздухозаборника показан  
 в убранном положении, а левого  
 в максимально опущенном.

50. Люки топливных насосов;
51. Клапан слива топлива;
52. Откидная панель для подхода к узлу управления закрылками и интерцептами;
53. Основные створки бомбоотсека;
54. Задние дополнительные створки бомбоотсека;

**ТУ-22М3**

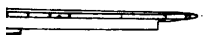




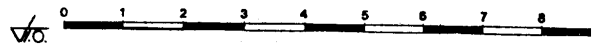
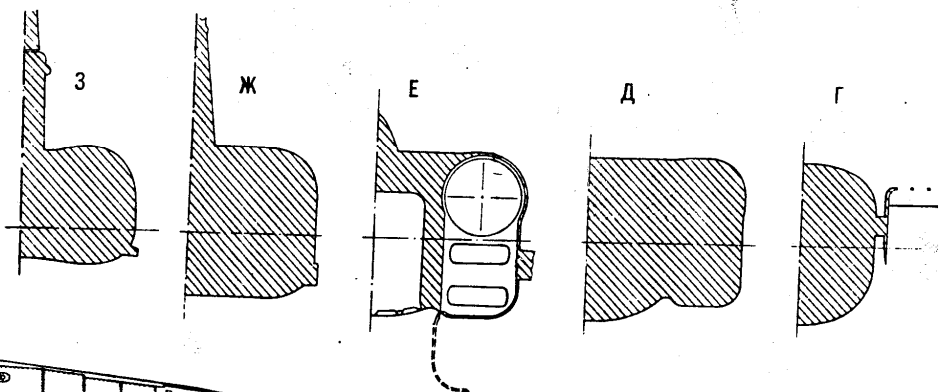
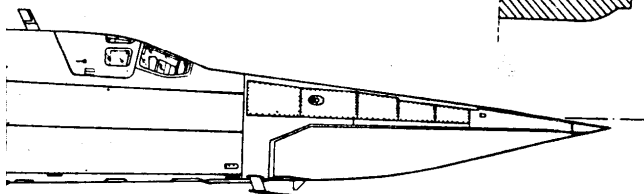
и топливных насосов;  
ан слива топлива;  
дняя панель для подхода к узлам  
ления закрылками и интерцептора-  
вные створки бомбоотсека;  
ие дополнительные створки  
отсека;

55. Створки отсека тормозного парашюта;  
56. Узлы крепления стартовых ускорителей;  
57. Створка основного шасси;  
58. Съёмная панель для подхода к рельсам  
и приводам закрылка;  
59. Бомбовый держатель МБДЗ-У9-68;  
60. Стрельные огни (темно-синего цвета).

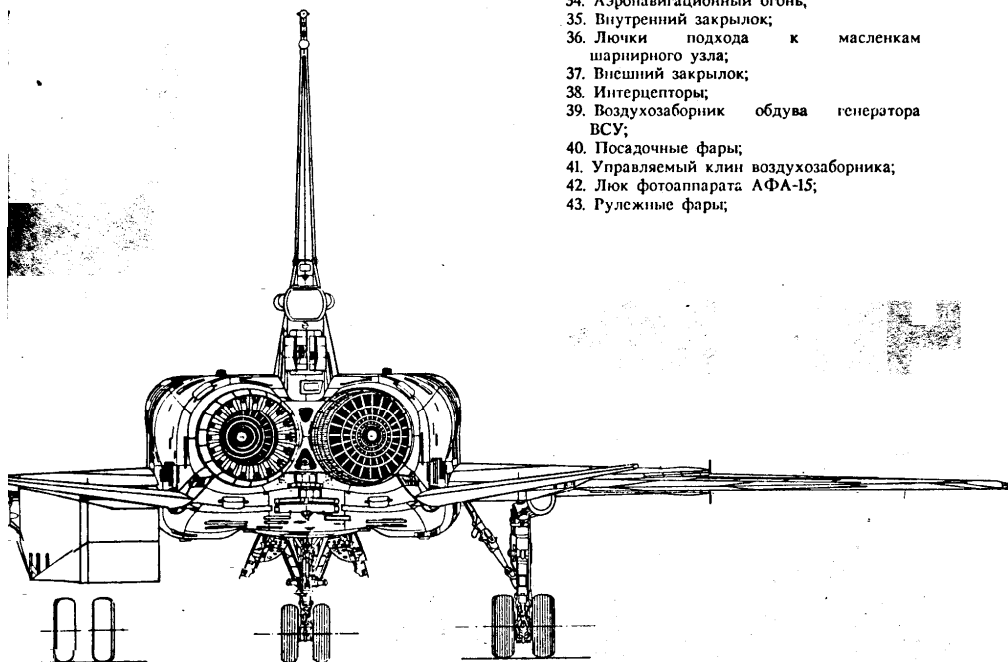
30.  
31.  
32.  
33.  
34.  
35.  
36.  
37.  
38.  
39.  
40.  
41.  
42.  
43.



**ТУ-22МЗ**



30. Заливные горловины крыльевых баков;
31. Люк топливомера;
32. Люк подхода к механизму поворота крыла;
33. Предкрылок;
34. Аэронавигационный огонь;
35. Внутренний закрылок;
36. Лючки подхода к масленкам шарнирного узла;
37. Внешний закрылок;
38. Интерцепторы;
39. Воздухозаборник обдува генератора ВСУ;
40. Посадочные фары;
41. Управляемый клин воздухозаборника;
42. Люк фотоаппарата АФА-15;
43. Рулевые фары;



55. Створки отсека тормозного парашюта;
56. Узлы крепления стартовых ускорителей;
57. Створка основного шасси;
58. Съемная панель для подхода к рельсам и приводам закрылка;
59. Бомбовый держатель МБДЗ-У9-68;
60. Строевые огни (темно-синего цвета).

На виде сзади: Створки сопла правого двигателя показаны в положении "Максимал", левого двигателя — в положении "Малый газ".

Ту-22М3 представляе

низкоплан с крылом изме  
Крыло состоит из  
средней части крыла (С  
(ПЧК) — консолей, )  
положений по углу стрел  
30°, 50°, 60° и 65°. Угол п  
геометрической крутки к  
по передней кромке — 5  
с задней стенкой и  
Поворотные консоли кр  
шарнирных узлов. Ме  
трехсекционных предкры  
на консолях (угол вып  
посадочный) и поворот  
Предусмотрена блокир  
предкрылков при углах с  
оснащены трехсекцион  
управления по крену  
консолей осуществляется  
ми преобразователями, с  
синхронизации.

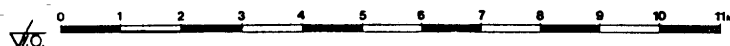
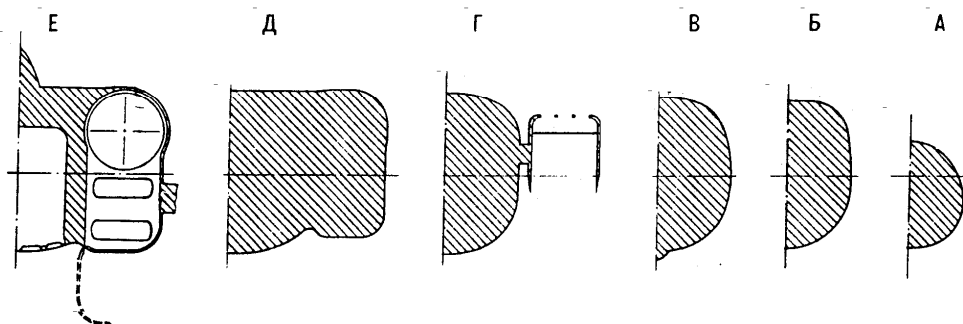
Фюзеляж полумон  
продольными балками в  
фюзеляжа занимают РД  
оборудование, ниша для  
экипажа, среднюю час  
основных стоек шасси,  
бомбоотсек, заднюю част  
парашюта. Длина фюзеля  
Вертикальное опе  
технологически отъемно  
Стреловидность кля по  
32,98 кв. м.

Горизонтальное о  
состоит из двух це  
стреловидностью передн  
11,26 м. Управление кон  
приводами РП-64.

Шасси трехопорное,  
Носовая стойка с дву  
основные стойки с трех  
частично в фюзеляж. К  
гидравлическими дисков  
устройством.

Силовая установка  
турбореактивных двигат  
(ТРДДФ) НК-25, разрабо  
выпускаемых Самарским  
Максимальная статичес  
максимальная тяга на ф  
размещается вспомога  
обеспечивающая запус  
энергосистем на земле.  
ТС-1, Т-1, РТ) разм  
центроплана, консолей  
возможность установки ш

Оборудование. С  
командными УКВ и  
радиостанцией Р-846,  
авиационной связи (ЗА  
устройством СПУ-10. В  
системы дальней (Р  
радионавигации, автомати  
прицельно-навигационной  
оснащен системой  
радиовысотомерами РВ-1  
радиолокационным обл  
Сообщение экипажу о  
режимов полета осущес  
РИ-65.

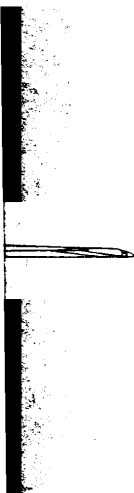


крыла

сенкам

этора

ка;



правого  
ожении  
— в

A



## КРАТКОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ

Ту-22М3 представляет собой цельнометаллический низкоплан с крылом изменяемой стреловидности.

Крыло состоит из неподвижного центроплана — средней части крыла (СЧК) и двух поворотных частей (ПЧК) — консолей, имеющих пять фиксированных положений по углу стреловидности передней кромки: 20°, 30°, 50°, 60° и 65°. Угол поперечного "V" крыла — 0°, угол геометрической крутки консоли — 4°. Стреловидность СЧК по передней кромке — 56°. Центроплан двухлонжеронный с задней стенкой и несущими панелями обшивки. Поворотные консоли крепятся к центроплану с помощью шарнирных узлов. Механизация крыла состоит из трехсекционных предкрылков и двухщелевых закрылков на консолях (угол выпуска 23° — взлетный, 40° — посадочный) и поворотного закрылка на центроплане. Предусмотрена блокировка выпуска закрылков и предкрылков при углах стреловидности более 20°. Консоли оснащены трехсекционными интерцепторами для управления по крену (элероны отсутствуют). Поворот консолей осуществляется гидромоторами с шариковинтовыми преобразователями, соединенными между собой валом синхронизации.

Фюзеляж полумонококовой конструкции усилен продольными балками в зоне бомбоотсека. Носовую часть фюзеляжа занимают РЛС и другое радиотехническое оборудование, ниша носовой стойки шасси и кабина экипажа, среднюю часть — топливные баки, ниши основных стоек шасси, каналы воздухозаборников и бомбоотсек, заднюю часть — двигатели и отсек тормозного парашюта. Длина фюзеляжа 38,5 м.

Вертикальное оперение состоит из форкиля, технологически отъемного киля и руля направления. Стреловидность киля по передней кромке 57°15', площадь 32,98 кв. м.

Горизонтальное оперение площадью 61,7 кв. м состоит из двух цельноповоротных консолей со стреловидностью передней кромки 59°32'. Его размах 11,26 м. Управление консолями осуществляется рулевыми приводами РП-64.

Шасси трехопорное, база шасси 13,51 м, колея 7,30 м. Носовая стойка с двумя колесами убирается назад, основные стойки с трехосными тележками — в крыло и частично в фюзеляж. Колеса основных стоек оснащены гидравлическими дисковыми тормозами и противоюзовым устройством.

Силовая установка состоит из двух двухконтурных турбореактивных двигателей с форсажной камерой (ТРДДФ) НК-25, разработанных в ОКБ Н.Д.Кузнецова и выпускаемых Самарским моторостроительным ПО "Труд". Максимальная статическая тяга НК-25 — 14300 кгс, максимальная тяга на форсаже — 25000 кгс. В форкиле размещается вспомогательная силовая установка ТА-6, обеспечивающая запуск двигателей и питание энергосистем на земле. Топливо (авиационный керосин ТС-1, Т-1, РТ) размещается в баках фюзеляжа, центроплана, консолей и форкиля. Предусмотрена возможность установки штанги дозаправки в воздухе.

Оборудование. Связь обеспечивается двумя командными УКВ радиостанциями Р-832М, КВ радиостанцией Р-846, средствами засекреченной авиационной связи (ЗАС) и бортовым переговорным устройством СПУ-10. В состав бортового ПРНК входят системы дальней (РСДН) и ближней (РСБН) радионавигации, автоматический радиоконпас АРК-15, РЛС прицельно-навигационной аппаратуры (ПНА). Самолет оснащен системой посадки СП-50, двумя радиовысотометрами РВ-18 и станцией оповещения о радиолокационном облучении противником "Сирена-3". Сообщение экипажу об отклонениях от нормальных режимов полета осуществляется речевым информатором РИ-65.

**Вооружение.** Ракетный комплекс К-22М, состоящий из управляемых ракет Х-22 и системы управления, предназначен для уничтожения крупных радиолокационных-контрастных целей: кораблей, мостов, плотин и др. (в вариантах ракет с комбинированным и автономным наведением) и РЛС ПВО (в варианте с пассивным самонаведением). Самолет может нести до трех ракет Х-22 (в перегрузочном варианте). Стартовая масса Х-22 равна 5800 кг, дальность полета до 500 км, максимальная скорость полета до М=4. Ракета может оснащаться осколочно-фугасной, кумулятивной или ядерной боевой частью.

**Бомбовое вооружение** (ядерные и обычные бомбы разных типов) размещается во внутреннем бомбоотсеке на держателях КД-3-22Р и КД-4-105А (бомбы калибром до 3000 кг) и наружных многозамковых бомбодержателях МБДЗ-У9-68, каждый из которых может нести 9 бомб калибром до 500 кг. В бомбоотсеке возможна подвеска авиационных морских мин. Максимальная боевая нагрузка составляет 24000 кг в различных вариантах, в том числе и смешанных (бомбы и ракеты).

**Модернизированный комплекс вооружения** включает в себя многозарядную катапультирующую установку (МКУ) барабанного типа на 6 крылатых ракет Х-15 в бомбоотсеке и 4 подкрыльевых узла подвески ракет.

**Оборонительное вооружение** Ту-22М3 состоит из универсальной кормовой установки УК-9А-802 с двухствольной пушкой ГШ-23. Скорострельность пушки до 4000 выстр./мин. Наведение осуществляется дистанционно с помощью радиолокационного и телевизионного прицелов.

## Основные летно-технические данные Ту-22М3

Размах крыла	при стреловидности 20°	34,28 м
	при стреловидности 65°	23,30 м
Длина самолета		42,16 м
Высота самолета	стояночная	11,05 м
Площадь крыла	при стреловидности 20°	183,58 м <sup>2</sup>
	при стреловидности 65°	175,78 м <sup>2</sup>
Вес взлетный	максимальный	124000 кг
Вес посадочный	максимальный	88000 кг
Максимальная скорость	на высоте 10000 м	2300 км/ч
Крейсерская скорость		900 км/ч
Взлетная скорость		370 км/ч
Посадочная скорость		285 км/ч
Разбег		2100 м
Пробег		1300 м
Практический потолок		13300 м
Боевой радиус действия	с одной Х-22	2200 км

Чертеж выполнил  
О.Подкладов



©, 1993

