第一图书网, tushu007.com

<<万钧雷霆>>

图书基本信息

书名：<<万钧雷霆>>

13位ISBN编号：9787307095465

10位ISBN编号：7307095467

出版时间：2012-5

出版时间：武汉大学出版社

作者：蒙创波

页数：305

字数：372000

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：http://www.tushu007.com

第一图书网, tushu007.com

内容概要

《万钧雷霆：P-47战机全史》由蒙创波编著。

P-47“雷电”战机是二战时美国生产的一款综合性能优异的战机，1941年5月试飞成功，1942年5月正式批量生产。
投入战场。
后来根据战争实践不断进行改进。
P-47载有8挺
12.7毫米机枪，火力凶猛；高空机动性和俯冲性能出色；结构坚实，生存能力极强；具有强大的对地攻击能力。
其弱点是载油量较少，续航力较短。
从1
943年下半年起，美军给在欧洲的P-47加挂了副油箱，从而使得P-47可为盟军轰炸机空袭德国全程护航。
在欧洲和太平洋战场，P-47为盟军夺取制空权立下了汗马功劳。
《万钧雷霆：P-47战机全史》根据丰富的第一手外文资料，以图文并茂的形式，绘声绘色地讲述了P-47战机的设计、试飞、生产，投入战场后的各种表现、战绩及其善名的战斗故事。

第一图书网, tushu007.com

书籍目录

第一章 “雷霆”发展史
一、塞维斯基公司历史
二、第一步尝试——Sev系列
三、P-35的诞生
四、从AP-4到P-43
五、XP-47B的孕育
六、“雷霆”乍惊
七、P-47B
八、P-47C
九、P-47D
十、XP-47E
十一、XP-47F
十二、P-47G
十三、XP-47H
十四，XP-47J
十五、XP-47K／L
十六、P-47M
十七、P-47N
十八、最后的“雷霆”：XP-72
第二章 P-47N战机作战手册（节选）
一、起飞前检查
二、驾驶舱检查
三、启动
四、滑行
五、起飞
六、着陆
七、飞行品质
八、空战机动
九、编队飞行
十、仪表飞行
十一、夜间飞行
十二、对地射击
十三、编队飞行
十四、模拟空战
十五、照相枪模拟射击训练
十六、俯冲轰炸
十七、滑翔轰炸
十八、化学药剂喷洒
十九、混合编队飞行
二十、护航飞行
二十一、极端气候条件飞行
二十二、跳伞
二十三、水面迫降
第三章 “雷霆”战史
一、飞越大洋

第一图书网, tushu007.com

二、护航新兵
三、不灭传说
四、更高更远
五、接替护航
六、呼啸而下
七、重拳猛击
八、伟大周
九、目标：柏林
十、第九航空军
十一、“小心战斗轰炸机”
十二、滚雷轰鸣
十三、最后一击
十四、地中海战场
十五、大洋潮起
十六、中缅印战场
十七、旭日西沉
十八、尾声
附录 P-47D-10-RE剖视图

章节摘录

AP-4　　AP-4同样采用了普拉特一惠特尼R-1830、平铆工艺以及完全收入机翼内的新型起落架。其最大亮点为涡轮增压器的安装，这当时是一项相当大胆的革新。

在人类刚刚摆脱地心引力的束缚，投向天空怀抱的20世纪初期，一位法国航空先驱曾经这么说过：“航空工业的发展，与（航空）发动机的进步是紧密相连的。”在20世纪30年代，航空动力科技开始突破性的进展，先进的多级多速机械增压器在英国、德国甚至苏联得到初始运用，使军用飞机的高空性能得到了大踏步的提升。

机械增压器的工作原理为：从发动机引出一部分功率驱动机械增压器运转，增压器将吸人的新鲜空气压缩并引导回发动机进气口，以使发动机在高空的稀薄空气环境中能够获得足够的歧管进气压力，从而保证了发动机高空性能的发挥。

与此同时，美国国内的航空发动机技术实在不值一提，军方没有对发动机的高空性能提出过具体要求，很多厂商对机械增压器几乎一无所知。

不过，美国人从很早以前就开始对另外一种新设备——涡轮增压器发生了兴趣。

涡轮增压器的工作原理为：发动机排出的废气流过管道，驱动涡轮增压器的涡轮高速运转；涡轮带动叶轮，将吸入的新鲜空气压缩并引导回发动机进气口，以使发动机在高空的稀薄空气环境中保持足够的进气压力。

相对机械增压器，涡轮增压器的结构更加复杂，但是技术更先进，能够在高空给予发动机更高的性能提升。

1921年，一架法国人乔治·雷皮尔制造的卢萨克-11型战斗／侦察机进行了加载涡轮增压器的试验。

在涡轮增压器的帮助下，派卡得公司的自由-12B型发动机将卢萨克-11型飞机带到了33114英尺（10099米）的高空，创造了当时的世界纪录。

从此以后，涡轮增压器便逐步在各种美国军用飞机上进行试验：P-6驱逐机、P-12驱逐机……30年代问世的B-17轰炸机上也配备了涡轮增压器。

为了使新型战斗机具备世界水平的高空性能，涡轮增压器是塞维斯基最合适的解决方案。

AP-4的涡轮增压器安装设计体现了塞维斯基的过人智慧——位于驾驶舱之后的机身空间中。

对于其他单引擎飞机来说，这部分空间用于容纳第二名机组成员或是飞行员的个人杂物、维修工具等等。

而二战时期，大部分战斗机均在引擎罩部分内加装发动机、增压器以及中间冷却器，这种布局往往导致飞机的引擎罩部分过长（例如苏联的米格-1／3系列），驾驶舱的位置被迫后移，从而影响到飞机的操纵性能甚至飞行员的视野。

塞维斯基将AP-4涡轮增压器安装在座舱后方，巧妙地解决了这个问题。

同时，AP-4的布局还很好地平衡了飞机的重心位置，避免了由此而引发的一系列操纵性能问题。

塞维斯基的新生儿表现相当不俗：参加竞标的所有飞机中，唯一在20000英尺以上高度表现出优良性能的飞机便是AP-4。

但在后续的试验中，塞维斯基公司为AP-4换装了紧凑的引擎整流罩，这不可避免地带来了引擎过热问题。

在1939年3月22日的试飞中，AP-4引擎着火坠毁，驾驶员跳伞逃生。

最后，竞标的获胜者是老冤家寇蒂斯公司的XP-40，其最大的优势是可以迅速投产交付部队使用，这正是实力空虚而大敌当前的美国陆航最迫切需要的。

寇蒂斯公司为此赢得了一份油水十足的合同——524架生产型P-40战斗机的订单，艾利森公司也跟着从中分到了一杯羹，其合同金额超过1500万美元。

就这样，山姆大叔支付了大把钞票，浑然不知自己买到的只是二流货色。

不过，AP-4独树一帜的设计以及出色的表现仍然博得了军方的注目。

1939年5月13日，美国陆航订购了13架AP-4，并赋予其YP-43验证机的军方编号，用以试验AP-4设计的适用性。

同时，普拉特一惠特尼公司的好运气也开始了，他们等到了自己的救星——战火已经烧到边境的法国政府，后者在希特勒对波兰发动闪电袭击的时节，向大西洋彼岸的美国公司送来了大笔订单。
普拉特一惠特尼公司和法国人签订了价值8400万美元的巨额合同。
不仅如此，法国人对公司进行了大笔投资，为普拉特一惠特尼公司资助了建立一个现代化厂房的花销，并将公司的营业部面积扩展了26000平方米。
……

第一图书网, tushu007.com

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:http://www.tushu007.com