

<<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>

<<万钧雷霆>>

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。

<<万钧雷霆>>

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

<<万钧雷霆>>

- 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

<<万钧雷霆>>

章节摘录

AP-4 AP-4同样采用了普拉特—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。

<<万钧雷霆>>

同时，普拉特—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—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—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。

.....

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>