

<<苏联与当代俄罗斯试验飞机>>

图书基本信息

<<苏联与当代俄罗斯试验飞机>>

内容概要

《苏联与当代俄罗斯试验飞机》介绍了俄罗斯《苏联》所有类别的试验和研究飞机，包括发动机飞行试验台，如IOL—76LL。

Tu—16LL；雷达试验机，如用著名的IL—18民航客机改装的SL—10P雷达试验机；G—310武器系统试验机；空气动力与控制系统试验机，如DB—3LL层流研究试验机，LMK—2405试验机；Su—29KS和An—12MLL弹射试验机；空中加油系统试验机；改装的旋翼系统试验机；用民航客机改装的An—12BPTs气象研究机和IMARK地球物理科学研究机，以及苏联舰载机发展计划中用于试验起飞和着舰技术的Su—27LL和MiG—29KVP试验机。

这些试验飞机主要由MM.格罗莫夫飞行研究院和空军第929国家试飞中心使用，《苏联与当代俄罗斯试验飞机》收录的试验飞机的详细信息主要来源于这些试飞机构。

《苏联与当代俄罗斯试验飞机》通过700余幅插图，包括100余幅近景彩色图片。全面展示这些试验飞机的信息，是航空科技人员、航空历史研究人员和航空爱好者不可多得的参考书。

。

<<苏联与当代俄罗斯试验飞机>>

作者简介

作者：（俄罗斯）叶菲姆·戈登（Yefim Gordon）（俄罗斯）德米特里·科米萨洛夫（Dmitriy Komissarov）译者：刘选民 叶菲姆·戈登（Yefim Gordon），1950年出生于立陶宛的维尔纽斯，1972年毕业于考纳斯理工大学，从事苏联/俄罗斯航空史研究超过40年，收集了大量有关苏联/俄罗斯航空方面的照片以及文字材料。

作为航空专业记者和摄影师，从1989年以来，叶菲姆·戈登在苏联/俄罗斯以及国外航空杂志上发表了大量专题文章和照片，编著（包括合著）的有关苏联/俄罗斯航空方面的书籍超过7100本，在7个国家出版发行。

目前，戈登担任柏罗根（Polygon）新闻出版集团莫斯科航空出版社的执行主任。

德米特里·科米萨洛夫（Dmitriy Komissarov），1968年出生于莫斯科。

1992年毕业于莫斯科国立语言大学。

毕业后一直从事翻译工作，他的大部分工作与他浓厚的航空兴趣有关。

德米特里·科米萨洛夫独立编著了两本书，翻译或合著书有50多本，在杂志上发表了用两种语言编写的大量有关苏联/俄罗斯航空专题的文章。

科米萨洛夫目前在柏罗根新闻出版集团的莫斯科航空出版社工作。

刘选民，男，1963年出生，陕西澄城人，研究员。

1983年7月毕业于西北工业大学航空发动机控制专业，并分配到中国飞行试验研究院（简称试飞院）工作，1989年4月获西北工业大学航空发动机专业工学硕士学位，2008年4月获西北工业大学交通运输规划与管理专业博士学位。

历任试飞院发动机试飞技术研究室主任、科技处处长、院长助理、总工程师、副院长等职务。

现任中国飞行试验研究院院长，并担任中国航空学会飞行力学与飞行试验专业委员会主任，一级定委咨询委员会委员，陕西省工程热力学学会副理事长。

主持完成了我国第二代航空发动机飞行试验台的研制，在全面总结我国第二、第三代战斗机飞行试验经验的基础上，主持编制了具有自主知识产权的《航空武器装备飞行试验指南》。

担任过多个国家重点飞机型号试飞现场总指挥，现任我国某重大型号工程试飞系统总师。

20多年来，主要参加的科研项目分别获得国家科技进步特等奖2项，一等奖1项，二等奖2项；部级科技进步特等奖2项、一等奖6项、二等奖5项和三等奖4项。

先后荣获中央企业劳动模范、航空报国杰出贡献奖、“做出突出贡献的中国硕士学位获得者”、陕西省有突出贡献专家等荣誉称号，享受国务院政府特殊津贴，是国防科技“511人才工程”学术带头人。

编撰了《国际飞行试验机构试飞员培养及型号试飞》《国外现代战斗机飞行事故》《大中型运输机飞行事故分析》等多部学术著作。

<<苏联与当代俄罗斯试验飞机>>

书籍目录

第一章空气动力试验机 第二章飞机系统试验机 (一) 空中加油系统试验机 (二) 起落架试验机 (三) 控制系统试验机 (四) 弹射座椅试验机 (五) 防冰系统试验机 (六) 边界层控制系统试验机 (七) 舰载机技术试验机 (八) 回收系统试验机 (九) 其他系统 / 设备试验机 第三章航空动力装置飞行试验台 第四章航电试验台 第五章武器系统试验机 第六章气象研究机 第七章地球物理测量试验机 第八章各种其他用途的试验机 (一) 环境研究机 (二) 农业测量试验机 (三) 降落伞系统试验机 (四) 隐身技术试验机 (五) 空难调查实验室 (六) “暴风雪”号航天飞机项目使用的试验机 (七) 其他试验机 附录 附录一俄罗斯(苏联)常用飞机名称中、俄、英文对照表 附录二缩略语和专用词俄音英拼、英文、中文对照表 索引

<<苏联与当代俄罗斯试验飞机>>

章节摘录

版权页：插图：“交通灯”安装在吊舱后端，向受油机驾驶员显示燃油传输状态。加油吊舱通过一个标准化管道—电气连接器（UURK）连接到机身上，在应急状况下可以抛弃。另外，试验机上还安装了一套试验设备。

飞机完成改装后，获得新编号“红色01”，其外观与姊妹机有所区别，右侧机翼下的PU—1—8导弹发射挂架上挂了一个鸡蛋形小吊舱，里面装着AKS—5摄影机。

这个后视摄影机用于拍摄记录当受油机与加油机对接和脱开时的瞬间状况。

改装工作在1974年4月到—7—A间进行，由苏霍伊设计局新西伯利亚分部负责。

1974年7月4日，苏霍伊的试飞员亚历山大S.科马洛夫（Aleksandr S.Komarov）在新西伯利亚—叶利茨佐夫卡（Novosibirsk—Yel'tsovka）驾机进行了第一次检查试飞，随后改装好的飞机飞回茹科夫斯基开展飞行试验。

第二架改装UPAZ—1A“伙伴”加油吊舱的Su—15就是前面提到的“红色37”号（c/n 1115337）。

这架飞机1970年2月13日制造完毕，转交LII进行专项试验。

该架飞机具有双三角翼和边界层控制系统，可以配装老式R11F2SU—300发动机或新型R13—300发动机。

1973年后期，完成尾旋试飞大纲后，LII对这架飞机进行了进一步改装，安装了UPAZ—1A“伙伴”加油吊舱，并计划用这架试验机试验这种加油吊舱的适用性，并确定接近和对接技术。

试验过程中的对接是“干对接”，即不输油，因此该阶段的改装工作量很小（相比0015301号Su—15而言）。

改装工作主要包括：拆除了雷达（更换成配重），安装了HDU控制面板、UURK“湿”中央挂架和相应数据记录设备。

在“萨哈林”试验大纲期间，拆除了导弹发射挂架。

1974年，LII的试飞员用这架试验机进行了一系列飞行试验，检查了软管—绞盘的工作状况（即软管的收放和吊舱其他系统的工作状况等）。

后来，“红色37”号一直在LII试验，参加了多个研究大纲的工作。

不幸的是，1976年12月24日，这架试验机在莫斯科地区路克霍维特西（Lookhovitsy）附近坠毁，LII的试飞员列昂尼德D.雷比科夫（Leonid D.Rybikov）不幸丧生，事故的确切原因一直未有定论。

事故当天，该机从楚特雅科夫（Tret'yakovo）机场起飞（路克霍维特西工厂的机场），准备飞往茹科夫斯基机场，直线飞行距离大约90 km。

起飞后5 min（也有资料说3 min），飞机令人费解地进入陡峭俯冲，而且带有很大坡度，随后在距离起飞机场39.5 km处坠地，并完全解体。

对坠机地点的检查和飞机残骸的分析表明，飞机在坠地前是完全可以操纵的。

飞行航迹的最后阶段，飞机已经改平，但是由于下降速度太快，飞机失去了高度，最终以机翼水平姿态撞地，试飞员未能弹射，不幸丧生。

事故原因的最终解释是飞行员瞬间丧失行为能力。

<<苏联与当代俄罗斯试验飞机>>

编辑推荐

《苏联与当代俄罗斯试验飞机》介绍了俄罗斯（苏联）自20世纪30年代至今研制和使用的主要试验飞机，从一个独特的视角揭示了冲压喷气助推器和空射巡航导弹等试验件是如何研制的，试验载机是如何携带它们穿越中心试验区并完成试验任务的。

<<苏联与当代俄罗斯试验飞机>>

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>