

米里重型直升机 [Mil's Heavylift Helicopters]



[米里重型直升机 \[Mil's Heavylift Helicopters\]_下载链接1](#)

著者:[俄] 叶菲姆·戈登 (Yefim Gordon)，[俄] 德米特里·科米萨罗夫 (Dmitriy Komissarov)，[俄] 谢尔盖·科米萨罗夫 (Sergey Komissarov)
著，刘诚，陈玉柱，周国豪 等 译

[米里重型直升机 \[Mil's Heavylift Helicopters\]_下载链接1](#)

标签

评论

京东购物品种齐全，正品，发货快

印刷感觉不是很清晰。内容很好。

很不错的一本书，送货速度也很快。

听别人推荐的好书,努力学习中.

书不错，送货也挺快的

流水账工具书，军武宅收集品

书不错，送货也挺快的！

米里重型直升机不错比较满意

不错的直升机书！！！！！！

内容尚可，就是这本不如卡31那本，图印的不是很清楚。

二十一本书你让我一本一本评价么？？？

很好看，不错滴，不错滴

中文版的翻译一直老大难

没想到简陋的包装出自京东之手

很喜欢

纸张不好，黑白印刷，价位偏高了。

看看

不错

1960年9月5日，由试飞员N.V.利欧申领衔的机组驾驶早期型号的米-6型机进行了自动模式的试飞。该架飞机的生产编号缩写为0104V，可能的编号为9680104V或0030104V（参见下文中的制造编号体系），但无法具体确定是哪一架飞机。在该机减慢速度以小角度滑翔降落时，左舷的发动机突然加大油门，这导致发动机立刻停车。利欧申努力减小飞机的垂直速度，并成功使飞机以翻滚方式垂直着陆。在降落过程中，飞机前轮撞到山丘折断，在完全停止前又机头着地，并向前滑行了90米（300英尺）。在撞击瞬间，油箱中的航油溅到了发动机上，导致飞机起火，所幸的是机场地面人员迅速赶到事故地点，扑灭了刚刚燃起的大火。15天后，利欧申在驾驶另一个生产批次（生产编号为0205）的米-6型机时，首次按预定计划以自动驾驶模式试降。这次尝试同样以事故告终。直升机尾部的后保险杠和主轮先着地。在机头落下时，主转子的三个叶片卡住了尾桁，造成尾桁损毁。在每次发生类似事件后，都会依据事故原因对直升机进行改进，或是对飞行手册进行修订。

此后又进行了多次测试飞行。例如，在9月5日发生事故之后，有关部门10月对D-25V发动机进行了测试，以检查D-25V在飞行过程中油门突然增大和空中停车的风险。同年11月～12月，进行了旨在确定主转子叶片圆柱体旋转平面一致性的测试。1961年1月，在莫斯科以东约30千米（18.5英里）的契卡洛夫空军基地的瓦列里·P.契卡洛夫苏联空军国家研究院再次进行了自动驾驶降落试验。11月底前完成了外部吊索系统测试，其中包括货物的紧急投送。测试是在莫斯科以东的扎克哈科夫和熊湖上方进行的。1962年6月～7月，在用新型9级压缩机代替原来的8级压缩机后，又对D-25V发动机进行了测试。

1962年12月，联合国验收试验成功结束。GK NII VVS在报告中称：“米-6运输和军用运输直升机装备有两个D1960年9月5日，由试飞员N.V.利欧申领衔的机组驾驶早期型号的米-6型机进行了自动模式的试飞。该架飞机的生产编号缩写为0104V，可能的编号为9680104V或0030104V（参见下文中的制造编号体系），但无法具体确定是哪一架飞机。在该机减慢速度以小角度滑翔降落时，左舷的发动机突然加大油门，这导致发动机立刻停车。利欧申努力减小飞机的垂直速度，并成功使飞机以翻滚方式垂直着陆。在降落过程中，飞机前轮撞到山丘折断，在完全停止前又机头着地，并向前滑行了90米（300英尺）。在撞击瞬间，油箱中的航油溅到了发动机上，导致飞机起火，所幸的是机场地面人员迅速赶到事故地点，扑灭了刚刚燃起的大火。15天后，利欧申在驾驶另一个生产批次（生产编号为0205）的米-6型机时，首次按预定计划以自动驾驶模式试降。这次尝试同样以事故告终。直升机尾部的后保险杠和主轮先着地。在机头落下时，主转子的三个叶片卡住了尾桁，造成尾桁损毁。在每次发生类似事件后，都会依据事故原因对直升机进行改进，或是对飞行手册进行修订。此后又进行了多次测试飞行。例如，在9月5日发生事故之后，有关部门10月对D-25V发动机进行了测试，以检查D-25V在飞行过程中油门突然增大和空中停车的风险。同年11月～12月，进行了旨在确定主转子叶片圆柱体旋转平面一致性的测试。1961年1月，在莫斯科以东约30千米（18.5英里）的契卡洛夫空军基地的瓦列里·P.契卡洛夫苏联空军国家研究院再次进行了自动驾驶降落试验。11月底前完成了外部吊索系统测试，其中包括货物的紧急投送。测试是在莫斯科以东的扎克哈科夫和熊湖上方进行的。1962年6月～7月，在用新型9级压缩机代替原来的8级压缩机后，又对D-25V发动机进行了测试。1962年12月，联合国验收试验成功结束。GK NII VVS在报告中称：“米-6运输和军用运输直升机装备有两个D

半个世纪中，米里设计局经历了直升机设计的四个时代，米里设计局为俄罗斯和全世界贡献出厂15个投产型号的基本型直升机，生产的直升机总数接近3万架，占俄罗斯（包括前苏联）国产直升机总数的95%。米里设计局的直升机总生产量在世界上名列前茅，其重型和超重型直升机一直居世界第一。设计局研制的战斗直升机经受了实战的考验。

1957年米里领导设计局研制成功了重型直升机米-6，1959年投入批生产。米-6的研制成功是前苏联直升机制造业的一个巨大飞跃。同米-1相比，米-6在许多方面都迈上了新台阶。第一，由涡轴发动机取代了以前的活塞发动机，并且由双发取代了以前的单发。第二，直升机的起飞重量比米-1增大16倍，达到42吨。在60年代中期以前，米-6一直是世界上最大的单旋翼直升机。第三，其飞行时速首次超过300千米。从米-6开始一直到2012年，米里设计局在重型和超重型直升机研制方面始终保持世界领先地位。以后研制成功的米-10，最大起飞重量达到43.7吨。60年代末研制的横列式双旋翼直升机米-12，米-12直升机最大起飞重量达到105吨。有效载重40吨，是世界上最大的直升机。装有涡轴发动机的米-8直升机，是世界上生产数量最多的直升机，共有百多种改型，生产万余架，销往世界四十多个国家。这是前苏联直升机制造业的又一个奇迹。米里领导研制的最后一个型号是战斗直升机米-24A。60年代中期，在前苏联，米里第一个提出了战斗直升机的设想。这一设想一提出来，就遭到不少人的反对，他们的理由是：直升机速度那么慢、防护又那么差，在枪林弹雨的战场上是根本无法生存的。让直升机上战场作战，简直是冒险家的幻想。米里不理睬那一套，默默地进行方案论证，踏踏实实地进行技术储备。他们用米-4直升机挂上机枪、火箭弹和反坦克导弹进行试验，取得了大量宝贵的经验。在此基础上，米里提出了研制一种既能对地作战，又能运送一个作战小分队的战斗运输直升机的研制方案，得到了当时苏联国防部的全力支持。

米里领导设计局对米-24直升机进行重大改进。由于米里领导研制的米-24A存在不少缺点，它不是“纯”战斗直升机，又要作战，又要运兵，势必顾此失彼；并列驾驶舱设计影响飞行员的视界，不利于作战；驾驶舱后面的运兵舱，使机身特别宽大，雷达截面积大、被弹面积大，容易被探测和攻击；同时，由于“包袱”沉重，直升机的机动性受到

影响。

从1970年开始，季申科领导设计局重新设计了米—24的前机身：将并列双座的宽大驾驶舱改为两个各自独立的串列式阶梯型座舱，射击员在前，驾驶员在后。这样的改进有很大益处。

第一，大大改善了飞行员的视界，有利于贴地飞行时观察地面障碍物，有利于搜索和攻击目标；第二，前机身变窄，减小了阻力，能防止一弹击中两名机组人员，有利于提高生存力。此外，武器系统也有所增强，其导弹攻击目标的准确性提高了两倍。军事专家们认为，经过重大改进的新型号米—24D优于

美国AH—1S“眼镜蛇”。米—24D型战斗直升机连续生产20多年，共生产数千架，其出口型米—25和米—35销往世界二十多个国家。坦克杀手:米28

70年代中期以后，季申科领导设计局开始根据军方要求研制新一代战斗米-28直升机。

同米—24相比，米—28具有重大改进。首先米—28不再担任运兵任务，是专门用于作战的“纯”战斗直升机，直升机的性能和机动性明显提高；其次由于机身变细，减小了雷达截面积，降低了被探测概率、有利于提高直升机的生存力。该机在设计上采取巧妙的安排，让不太重要的部件作为屏障，保护那些关键部件。两台发动机距离较远，中间由主减速器隔开，防止一弹击中两台发动机。前后驾驶舱防护增强，前有防弹玻璃，周围有陶瓷装甲，能经受子弹的多次打击。可以说，米—28是世界—上防护最强的战斗直升机。米—28装有新型的瞄准—驾驶—导航综合台系统，其武器威力大，所携带的16枚反坦克导弹，射程可达8千米。

[米里重型直升机 \[Mil's Heavylift Helicopters\]_下载链接1](#)

书评

[米里重型直升机 \[Mil's Heavylift Helicopters\]_下载链接1](#)