

· 2008年自动控制系列课程国家优秀教学团队精品教材 ·

# 直升机飞行控制

## (第2版)

Helicopter Flight Control (2nd Ed.)

南京航空航天大学 杨一栋 编著



国防工业出版社  
National Defense Industry Press

2008年自动控制系列课程国家优秀教学团队精品教材

# 直升机飞行控制(第2版)

Helicopter Flight Control (2nd Ed.)

南京航空航天大学 杨一栋 编著

国防工业出版社

·北京·

## 内 容 简 介

本书从直升机飞行控制的专业教学及工程实践要求出发,论述了直升机飞行控制的基本原理与控制技术。主要内容包括直升机飞行动力学基本特性、直升机的增稳与控制增稳、电传操纵方式下的显模型跟踪自适应控制、自动飞行控制结构模态、直升机的现代飞行控制技术、直升机轨迹生成与制导以及直升机光传操纵系统。

本书内容力求突出物理实质,面向工程实际,并力图与固定翼飞机的飞行控制相对照与衔接,以便于理解与自学。

本书可作为飞行控制相关学科专业的本科生或研究生选用教材,也可供从事直升机飞行控制的技术人员参考。

### 图书在版编目(CIP)数据

直升机飞行控制 / 杨一栋编著. —2 版. —北京:  
国防工业出版社, 2011. 6

ISBN 978 - 7 - 118 - 07444 - 4

I. ①直... II. ①杨... III. ①直升机 - 飞行控制  
IV. ①V275②V249. 1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 105042 号

※

国防工业出版社出版发行

(北京市海淀区紫竹院南路 23 号 邮政编码 100048)

北京奥鑫印刷厂印刷

新华书店经售

\*

开本 787 × 1092 1/16 印张 14½ 字数 323 千字

2011 年 6 月第 2 版第 1 次印刷 印数 1—2500 册 定价 38.00 元

(本书如有印装错误,我社负责调换)

国防书店:(010)68428422

发行邮购:(010)68414474

发行传真:(010)68411535

发行业务:(010)68472764

## 编委会名单

编著 杨一栋

编委 王新华 袁锁中 江 驹 徐锦法

曹花荣

## 再版前言

为反映直升机飞行控制技术的发展及相应的教学需求,本书对2007年出版的《直升机飞行控制》第1版作了全面的修订与补充。在本版中更加深化了作者的原始写作思想,即力求将固定翼飞行器的飞行控制教学体系与方法移植到直升机飞行控制教学中。因为虽然直升机的旋翼起着升力、推进与操纵机构的多种作用,使直升机的控制方式不同于定翼机,但它毕竟也是飞行器。从控制角度,旋翼可理解成接受配平与控制信号的执行机构,起着类似于定翼机舵面的作用。通过改变旋翼的挥舞运动可完成对飞行高度、纵向与横向通道的配平与控制。因此在再版时,作者进一步强化了将定翼机的控制思维运用于直升机上,实践已证明这可做到易讲易懂的效果。

再版中,作者花足够的篇幅讲述直升机旋翼的工作机理,以建立控制所必须的旋翼挥舞运动动力学数学模型。书中的第1章与第2章的最终目的是建立可与固定翼飞机相对照的直升机4个通道的动力学结构图数学模型,以使描述直升机动力学特性的各种气动与操纵特性导数都显露在结构图中,从而清晰地显示出直升机操纵的基本机理,旋翼的挥舞作用,直升机的稳定与阻尼特性,通道间的耦合因素,以及作用于直升机上的外界扰动等。因此,第1、2两章是直升机飞行控制的“根”,使直升机的飞行控制成为有的放矢。

为了描述直升机的动力学及相应的控制律,本书所采用的坐标体系都统一在欧美体制上,以利于泛读国际文献,并可与我国参照国际标准ISO 1151/2—1985所制订的航空工业标准相一致,并与国内出版的“飞行控制系统”类教材相衔接,以适应研究生国际化培养的需求。

与固定翼飞机一样,亦可将直升机的飞行控制分为有人操纵下的飞行控制与自动飞行控制两大类。因此本教材先叙述有人操纵的飞行控制,设立第3、4两章。

第3章为增稳与控制增稳系统,将定翼机的增稳与控制增稳教学方法移植到直升机,指出了直升机更需要以电子反馈方式改善直升机稳定性与阻尼特性的实质。

第4章为电传操纵方式下的显模型跟踪自适应控制。由于它使直升机四控制通道均具有优良的跟踪控制与解耦特性,这一控制方式已日益被直升机界所重视。再版时着重补充了四通道之间解耦原理的论证,以经典控制思维方式化解了读者难以理解的学术难点。

第5章为直升机的自动飞行控制,与固定翼飞机一样,列出了自动飞行控制多种形式的模态结构,并着重叙述了自动过渡飞行这一特殊的、十分有用的模态。

第6章论述了直升机的现代飞行控制技术,以适应直升机动力学时变、多变量以及强耦合的控制需求。该章整理出了3种典型的现代控制方法,即高增益控制阵解耦的显模型跟踪,具有特征结构配置效应的隐模型解耦控制以及 $H_{\infty}$ 回路成形优化控制。这些控

制方法较适合于工程应用,已服务于型号或已得到试飞验证。

再版后,增加了第7章,定名为直升机的轨迹生成与制导。以舰载直升机自主完成舰上起飞与降落为例,论述了直升机飞行轨迹的实时生成,轨迹跟踪及制导的机理与方法,从而使直升机的飞行控制的内容从姿态控制、速度控制过渡到飞行轨迹的自主飞行,使直升机的控制技术趋向完整。

第8章阐述了直升机光传操纵系统,由于光传操纵具有优良的抗电磁干扰,传输信息量大以及结构重量轻等优点,特别对直升机而言,更需要由光传替代电传,这是必然发展趋势,被誉为新一代操纵系统。再版后,明显地充实了该章内容,充分反映了多年来作者所在学科对光传研究的成果。

从20世纪70年代末,作者开始从事直升机飞行控制学科建设,至今已有30个年头的漫长经历,使作者永远难以忘记这一工作一直得到中国航空工业总公司(航空部)、前国防科工委、中国直升机设计研究所,以及南京航空航天大学直升机旋翼动力学国防科技重点实验室等单位的多项科研基金资助。作者还应感谢为本书出版提供各类参考文献的专家与学者。感谢众多研究生们,正是他们辛勤的科研活动为本书增添了诸多工程实践内容。

本书的再版得到了南京航空航天大学研究生院、教务处及自动控制系列课程国家优秀教学团队的支持与资助。

由于作者水平所限,加之时间仓促,故渴望读者对本书存在的谬误及不妥之处加以指出,在此不胜感激。

杨一栋  
2011年2月

# 第 1 版前言

讲了几次“直升机飞行控制”的课,完成了一些直升机飞行控制的研究任务,研究了国内外有关直升机控制的技术文献,因此写就了本书。其实写这本书有个目的,有一种兴趣,想把固定翼飞行器的飞行控制教学方法移植到对直升机的飞行控制教学中。因为虽然直升机由于旋翼起着升力、推进与操纵机构的作用,使直升机的控制方式不同于定翼机,但它毕竟也是飞行器。从控制的角度,旋翼可理解成接受配平与控制信号的执行机构,起着类似于定翼机控制舵面的作用。通过改变旋翼的挥舞运动,可完成对飞行高度,纵向与横向 3 个通道的配平与控制。因此编者力图将定翼机的控制思维运用到直升机上,这样可收到易讲易懂的效果。要实现这一点,关键在于应花足够的精力去弄清直升机旋翼的工作机理,去建立旋翼挥舞运动动力学模型,因此本书以较多的篇幅列入了第 1 章与第 2 章。这两章最终目的是建立可与固定翼飞机相对照的直升机 4 个通道的动力学结构图模型,使描述直升机动力学特性的各种气动与操纵特性导数都显露在结构图中,从而比较容易地说清楚直升机操纵的基本机理,旋翼的挥舞作用,直升机的稳定与阻尼特性,各通道的耦合因素,以及作用于直升机的外界扰动等。因此,第 1,2 两章就成了直升机飞行控制的“根”,离开这一根,控制就会无的放矢。为了描述直升机动力学及建立相应控制律,本书的坐标体系都统一在欧美体制上,以利于泛读国际文献,并可与我国参照国际标准 ISO 1151/2—1985 所制订的航空工业标准相一致。又可与国内出版的“飞行控制系统”类教材相衔接。

与定翼机的飞控一样,直升机的飞行控制也分有人操纵下的飞行控制与自动飞行控制两类。因此本教材先叙述有人操纵下的直升机飞控,设立了第 3,4 两章。第 3 章为增稳与控制增稳,与定翼机相比,它更需要以电子反馈与前馈方式改善直升机欠缺的稳定与阻尼特性。第 4 章为电传操纵方式下的显模型跟踪自适应控制,由于它赐给直升机四控制通道优良的跟踪控制与解耦特性,这一控制方式已日益被直升机控制界所重视。第 5 章为直升机的自动飞行控制,与固定翼飞机一样,列出了一般自动飞行控制模态结构,并着重开发了自动过渡飞行这一特殊模态。第 6 章为直升机的现代飞行控制技术,因为直升机动力学属时变,多变量强耦合,更应借助于现代多变量控制理论与方法去控制它。在这一章中,整理出 3 种典型控制方法,即高增益控制阵解耦的显模型跟踪,具有特征结构配置效应的隐模型解耦控制以及  $H_{\infty}$  回路成形优化控制。这些控制方法较适合于工程应用,已服务于型号或已经试飞验证。第 7 章阐述了直升机光传操纵系统,由于它具有抗电磁干扰、传输信息量大以及结构重量轻等优点,对直升机而言,更需要由光传替代电传,这是发展趋势,被誉为新一代操纵系统。

在编著这一教材中,得到中国航空工业总公司多项航空科学基金资助,得到南京航空

航天大学直升机旋翼动力学国防科技重点实验室及中国直升机设计研究所的多项研究资助,并得到南京航空航天大学研究生院和教务处的热情支持与协助,在此表示深切的谢意。同时还应感谢为本书提供各类参考文献的专家与学者,感谢众多的研究生们,正是他们的科研活动为该书增添了很多工程实践内容,郑峰婴、陈敬志、朱华三位研究生还直接参与了第6章的写作,张树坤研究生参与了第7章的写作。

由于水平所限,加之时间仓促,所编著内容有谬误与不妥指出,恳请读者指正,在此不胜感激。



# 目 录

<b>第 1 章 直升机的基本工作原理</b> .....	1
<b>1.1 绪言</b> .....	1
1.1.1 直升机发展概况 .....	1
1.1.2 直升机的分类 .....	5
1.1.3 直升机的控制 .....	10
1.1.4 主动控制技术在直升机控制中的应用 .....	12
<b>1.2 直升机旋翼气动特性</b> .....	13
1.2.1 直升机的组成 .....	13
1.2.2 旋翼系统的结构 .....	14
1.2.3 旋翼的类型 .....	15
1.2.4 旋翼基本参数 .....	16
1.2.5 旋翼基本空气动力特性 .....	17
<b>1.3 桨叶的挥舞运动</b> .....	21
1.3.1 垂直飞行的均匀挥舞 .....	21
1.3.2 前飞时的周期挥舞 .....	21
1.3.3 挥舞系数的物理解释 .....	22
<b>1.4 直升机的操纵原理</b> .....	25
1.4.1 直升机稳定与操纵基本概念 .....	25
1.4.2 直升机的操纵机构 .....	25
1.4.3 直升机的操纵特点 .....	29
<b>第 2 章 直升机飞行动力学</b> .....	31
<b>2.1 坐标系及运动参量</b> .....	31
2.1.1 坐标系 .....	31
2.1.2 作用于直升机上的气动力 .....	32
<b>2.2 直升机的平衡动力学</b> .....	35
2.2.1 直升机的平衡方程 .....	35
2.2.2 直升机悬停时的平衡 .....	36
2.2.3 直升机平飞时的平衡 .....	39
<b>2.3 直升机的稳定性与操纵性</b> .....	40
2.3.1 直升机的纵向静稳定性 .....	40
2.3.2 直升机的航向静稳定性 .....	42

2.3.3	直升机的横滚静稳定性	43
2.3.4	直升机的阻尼特性	44
2.3.5	直升机的操纵性	45
2.4	直升机运动方程	46
2.4.1	全量运动方程	46
2.4.2	小扰动线性化方程	47
2.4.3	自然直升机性能分析	50
2.5	小型无人直升机动力学建模及物理特性分析	58
2.5.1	直升机增稳动力学结构	59
2.5.2	数学模型的建立	60
2.5.3	增稳动力学的状态空间模型	62
2.5.4	小型直升机增稳动力学的结构	63
<b>第3章</b>	<b>直升机的增稳与控制增稳系统</b>	<b>70</b>
3.1	直升机结构图形式的数学模型	70
3.2	增稳与控制增稳系统原理及设计方法	73
3.2.1	增稳与控制增稳系统工作原理	73
3.2.2	增稳系统设计方法	73
3.3	典型控制增稳系统结构分析	75
3.3.1	具有漏泄积分器的增稳系统	75
3.3.2	具有姿态角微分信息的控制增稳系统	77
3.3.3	一种重型直升机的控制增稳系统	78
3.3.4	有前后两旋翼的重型直升机的控制增稳系统	78
3.3.5	具有高度自动化水平的重型直升机的控制增稳系统	79
3.3.6	具有模型跟踪的控制增稳系统	81
<b>第4章</b>	<b>直升机显模型跟踪控制系统</b>	<b>82</b>
4.1	显模型跟踪解耦自适应控制系统设计	82
4.1.1	基本 MFCS 工作机理	82
4.1.2	显模型的设计	83
4.1.3	控制阵 $G_3$ 的设计	84
4.2	系统的跟踪性能及解耦机理分析与仿真验证	86
4.3	系统参数优化	94
4.3.1	控制阵 $G_3$ 的增益阵 $R$ 的选取	94
4.3.2	$G_4$ 阵的选取	94
4.3.3	$G_1, G_2, G_5$ 阵的选取	95
4.3.4	显模型带宽的选取	95
4.3.5	采样周期的选取	95

4.4	性能评估	97
4.4.1	跟踪性能	97
4.4.2	解耦性能	97
4.4.3	鲁棒性	98
4.5	具有非线性特性的显模型跟踪系统的控制策略	100
4.6	基于 MFCS 的直升机协调转弯控制	103
4.6.1	直升机航向协调控制模态结构配置	103
4.6.2	航向协调控制的动特性响应	104
<b>第 5 章</b>	<b>直升机自动飞行控制系统</b>	<b>106</b>
5.1	直升机自动飞行控制一般结构	106
5.2	各类自动飞行模态一般控制律	106
5.2.1	三轴姿态保持模态	106
5.2.2	空速保持模态	107
5.2.3	地速保持模态	107
5.2.4	自动悬停模态	107
5.2.5	气压高度保持模态	108
5.2.6	航向保持模态	108
5.2.7	自动区域导航模态	109
5.2.8	对目标的自动航向修正模态	109
5.2.9	垂直速度保持模态	109
5.2.10	自动飞行控制系统结构	110
5.3	基于 MFCS 的自动飞行模态设计	111
5.3.1	外回路结构配置	111
5.3.2	传递矩阵 $T$ 的确定	111
5.3.3	外回路 FCS $ _{u,v,h,\psi}$ 控制律设计	113
5.3.4	FCS $ _{u,v,h,\psi}$ 性能验证及分析	115
5.3.5	FCS $ _{u,v,h,\psi}$ 抗气流扰动特性	116
5.4	直升机自动过渡飞行控制系统设计	117
5.4.1	高度的自动过渡	118
5.4.2	前向速度的自动过渡	118
5.4.3	按指数规律拉平	119
5.4.4	自动过渡的高度与速度控制系统	120
5.4.5	自动过渡控制系统的性能	122
<b>第 6 章</b>	<b>直升机现代飞行控制技术</b>	<b>123</b>
6.1	引言	123
6.2	高增益控制阵解耦的显模型跟踪控制系统设计	123
6.2.1	高增益显模型跟踪系统	124

6.2.2	控制阵解耦的内回路结构	124
6.2.3	设计举例	126
6.2.4	数字仿真验证	128
6.2.5	外回路设计	128
<b>6.3</b>	<b>隐模型解耦控制系统设计</b>	<b>131</b>
6.3.1	引言	131
6.3.2	隐模型解耦控制的结构配置	132
6.3.3	状态反馈阵和前馈补偿阵的设计	133
6.3.4	内回路设计的仿真验证	138
6.3.5	隐模型解耦控制外回路设计	140
<b>6.4</b>	<b><math>H_{\infty}</math>回路成形控制设计</b>	<b>140</b>
6.4.1	$H_{\infty}$ 回路成形控制的基本结构配置及设计方法	140
6.4.2	内回路的设计指标	142
6.4.3	外回路设计技术	144
6.4.4	$H_{\infty}$ 回路成形内回路设计举例	147
<b>第7章</b>	<b>直升机轨迹生成与制导</b>	<b>154</b>
7.1	引言	154
7.2	制导系统的一般结构	154
7.3	直升机舰上起飞过程及轨迹生成	155
7.3.1	$Z_E$ 轴的轨迹生成	156
7.3.2	$X_E$ 轴的轨迹生成	158
7.4	直升机着舰过程及轨迹生成	159
7.4.1	返航进场阶段轨迹生成	159
7.4.2	降落段轨迹设计	164
7.5	直升机着舰过程仿真验证	167
7.5.1	直升机轨迹跟踪仿真结构	167
7.5.2	直升机起飞段轨迹跟踪仿真	170
7.5.3	返航进场段轨迹跟踪仿真	172
7.5.4	着舰降落段轨迹跟踪仿真	172
<b>第8章</b>	<b>直升机光传飞行控制系统</b>	<b>173</b>
8.1	光传飞行控制系统概述	173
8.1.1	光传操纵系统概述	173
8.1.2	光传操纵系统总体配置	181
8.2	光传操纵系统的关键技术	183
8.2.1	光传操纵系统的关键组件	183
8.2.2	光纤数据总线技术	188

8.2.3 光传余度技术 .....	192
<b>8.3 光纤多路复用技术 .....</b>	<b>204</b>
8.3.1 空分复用 .....	204
8.3.2 时分复用 .....	207
8.3.3 波分复用 .....	208
8.3.4 时分波分联合复用 .....	210
<b>8.4 直升机上的光传操纵系统 .....</b>	<b>211</b>
8.4.1 直升机光传操纵系统结构配置 .....	211
8.4.2 直升机显模型光传操纵系统验证 .....	212
<b>参考文献 .....</b>	<b>216</b>

# 第 1 章 直升机的基本工作原理

## 1.1 绪 言

### 1.1.1 直升机发展概况

1946 年 3 月 8 日,美国贝尔-47 直升机获得航空适航证,揭开了直升机使用史的第一页。在以后的几十年里,由于直升机不需要机场便能起降及具有悬停等功能,得到了十分广泛的应用,以每年 10% 的速度迅速增长。

按直升机技术的发展可分为 4 代。

第一代直升机:从 20 世纪 30 年代末第一架可以正式飞行的直升机问世至 60 年代初,是第一代直升机发展阶段。主要技术特征是:安装活塞式发动机;金属/木质混合式旋翼桨叶;机体为由钢管焊接成的双架式或铝合金半硬壳式结构;装有简易的仪表和电子设备。典型的机型如苏联的米-4 和美国的贝尔-47 等直升机。

第二代直升机:从 20 世纪 60 年代初到 70 年代中期,发展了第二代直升机。主要技术特征是:安装了第一代的涡轮轴式发动机;全金属桨叶与金属铰接式桨毂构成的旋翼;机体主要仍为铝合金半硬壳结构;开始采用最初的集成微电子设备。典型的机型有苏联的米-8、法国的“超级黄蜂”等直升机。

特别应指出的是,这一时期直升机发展的一个显著特点是军用带动民用。为了适应未来陆、海、空、天、磁多维战争的需要,陆军向空天化方向发展,产生了以武装直升机为作战主体的陆军航空兵,让陆军插上了翅膀。

武装直升机是 1960 年由贝尔直升机公司开始研制的,至 1965 年 9 月,美国军方编号为 AH-1 的“超眼镜蛇”专用直升机诞生,且参加了 1967 年的越南战争及 1991 年的海湾战争。该武装直升机已可全天候昼夜作战,有自主能力,最大起飞重量达到了 6697kg,最大飞行速度达 227km/h,可续航 2.5h,如图 1-1(a)所示。

第三代直升机:从 20 世纪 70 年代中期至 80 年代末,属于第三代直升机发展时期。主要技术特征是:安装第二代涡轴发动机;全复合材料桨叶及带有弹性元件的桨毂构成的旋翼;机体结构部分使用复合材料;采用大规模集成电路的电子设备和较先进的飞行控制系统。

典型的机型有以下几种:

(1) 法国的“海豚”轻型直升机,如图 1-1(b)所示,主要用于战术空运及战场救护等。主要战术技术性能:机长 13.46m,机宽 2.03m,机高 4.01m,空重 1975kg,最大起飞重量 3400kg,最大飞行速度 315km/h,巡航速度 280km/h,升限 4575m,航程 870km;动力装置为两台涡轮轴发动机,最大功率  $2 \times 710$  轴马力;可运送 8 名 ~ 10 名士兵或内载 1836kg 货物或外挂 1700kg 货物。

主要特点：采用了大量复合材料；涵道式尾桨提高了安全性；起落架为前三点可收放式。

(2) 英国与法国共同研制的装有两台涡轴发动机的“山猫”多用途直升机，如图 1-1(c) 所示。最大起飞重量为 5125kg，平飞速度为 289km/h，续航时间为 2h57min。

(3) 美国的西科斯基公司研制的双发动机单旋翼具有战斗、突击、运输功能的 UH-60“黑鹰”直升机，如图 1-1(d) 所示。起飞重量可达 11113kg，最大飞行速度为 361km/h，飞行高度 5790m，飞行航程 2222km，续航时间 2h18min。

(4) 美国波音直升机公司的 AH-64“阿帕奇”先进攻击直升机，如图 1-1(e) 所示。起飞重量为 10107kg，飞行速度 365km/h，升限为 3800m，续航 3h。在海湾战争中被称为坦克杀手，参战 315 架，击毁 3000 多辆坦克，2000 多辆战车。

第四代直升机：从 20 世纪 90 年代以来，直升机技术发展进入第四代，也是当今最先进的一代。主要技术特征包括：安装第三代涡轴发动机；装有进一步优化设计的翼型、桨尖和先进的复合材料旋翼，无轴承或弹性铰式等新型桨毂；机体结构大部分或全部使用复合材料，操纵系统改为电传；机载电子设备采用数据总线、综合显示和任务管理；采用先进的飞行控制及通信导航系统。

典型的机型有美国的“科曼奇”直升机，如图 1-1(f) 所示。它是双座侦察攻击空战直升机，由美国波音、西科斯基两大公司联合研制，最大起飞重量 7896kg，续航 2.5h，最大平飞速度 324km/h，航程可达 2334km，被称为空中隐身杀手。

直升机发展的一大成就是美国研制出的 V-22 倾转旋翼机，如图 1-1(g) 所示。它的最大特点是将传统的涡桨式飞机与直升机融为一体。该直升机是由波音与贝尔两家直升机公司联合研制的，它可转动发动机的短舱，使直升机以不同形式飞行，当正转 20°，直升机可在不平路面上进行短距垂直起降；当发动机短舱处于水平位置时，直升机便成为一般的固定翼飞机，此时的飞行速度可达 510km/h；它又是超重型直升机，最大起飞质量可达 27.4t。V-22 的出现不但对直升机界，而且对整个航空界都产生了深远的影响。V-22 飞机上最先进的系统是三余度数字电传飞行控制系统，它与发动机全权限数字式控制系统完全结合在一起，采用了三套双重主飞行控制计算机，以及三套单故障工作具有控制增稳功能的自动飞行控制计算机，且装有全球定位系统，多普勒导航系统及武装火控系统。

从 1956 年 10 月 16 日中国直升机工业正式建立至今，50 多年来，我国直升机工业从引进苏联米格设计局的米-4 直升机生产专利起步，经历了仿制起步、探索研制、自主研发和跨越发展等阶段，取得了举世瞩目的成就。特别是 20 世纪 80 年代之后，我国直升机工业认真总结了历史的经验教训，系统地提出了中国直升机型号研制和发展的规划。20 世纪 80 年代初，我国引进了属于当时最新水平的法国原宇航公司的 SA365N/N1 型（“海豚”）直升机生产专利，并加大直-8 大型直升机研制力度。20 世纪 90 年代初开始了直-11 轻型多用途直升机的研制，这 3 种型号成为我国直升机三大主流型号，构建了我国直升机产品的基本框架。近年来，为了适应国家国防建设和国民经济建设的需要，在直-8、直-9 和直-11 这 3 个型号的基础上，积极开展国际合作，新的改进改型直升机不断投入市场，我国直升机事业呈现出一片欣欣向荣的局面。

我国直升机的主要型号包括以下几种：

(1) 直-5(Z-5)直升机。直-5是我国制造的第一种多用途直升机,也是新中国直升机科研应用的开端,原型为苏联米-4直升机。

直-5可用于物资、人员输送,救生,边境巡逻。1980年停产。

直-5采用一台活塞-7气冷星形14缸发动机,功率1250kW。主螺旋桨直径为21m,长为16.8m,高为4.4m。起落架为固定四点式,前起落架横向轮距1.53m,主起落架横向轮距3.82m、前主轮距3.79m。机舱体积达16m<sup>3</sup>,一个侧舱门,一个蚌式后舱门。一次可运载11名全副武装的士兵,或8个伤员担架和1名医务人员。发动机舱位于机头,通过传动轴驱动机舱顶部的主旋翼和尾部的尾桨。驾驶舱位于机头前上部,两人机组,两人均可独立完成飞行操纵。可装载1.2t货物,吊运时可运载1.35t。

(2) 直-8(Z-8)直升机。早在60年代中期,我国在研制轻型和中型直升机产品的同时,已开始考虑研制重型直升机。我国于70年代末购进了14架法国航宇工业公司研制的SA321“超级黄蜂”大型多用途直升机。随后,我国开始在“超级黄蜂”的基础上仿制直-8。

1976年开始直-8研制工作,首架原型机于1985年12月首飞,1989年11月通过国家技术鉴定,1994年12月设计定型。

直-8采用了常规的直升机总体布局,单旋翼带尾桨。旋翼为6片矩形全金属桨叶,桨毂铰接式,装有挥舞铰、轴向铰和带液压减震的摆向铰。位于尾翼顶端的尾桨共5片。为适应水上用途,采用船形机身和水密舱,两侧有固定水陆两用短翼浮筒,可以进行水上起降。在陆上采用不可收放前三点式起落架。直-8采用3台涡轴-6型发动机,单台最大起飞功率1128kW。

直-8可载运27名全副武装的士兵,此时航程700km,最大载重情况下可载运39人;或装载3000kg货物飞行500km,用于救护时直-8舱内可载15名伤病员及担架,以及1名医护人员。执行搜索救援时,机上可装备1台液压救生绞车和两只救生艇,在陆地和海上执行救援任务。

直-8除了作为一种可靠的舰载直升机外,还可用于人员运输、地质勘探、航空测绘、建筑施工、森林防火、边防巡逻、通信联络指挥等民用用途。

(3) 直-9(Z-9)直升机。直-9轻型多用途直升机是由哈尔滨飞机制造公司引进法国专利研制生产的。用于人员运输、近海支援、海上救护、空中摄影、海上巡逻、鱼群观测、护林防火等,并可作为舰载机使用。军事用途包括侦察、近距火力支援、反坦克、搜索救护、反潜、侦察校炮及通信。

直-9采用普通旋翼加涵道风扇尾桨的布局。其旋翼系统由4片复合材料桨叶和星形柔性旋翼桨毂组成。涵道风扇尾桨由一个桨毂和13片模锻的轻合金桨叶组成。旋翼桨叶和尾桨桨叶均具有无限寿命。在尾梁的两侧装有平尾,平尾两端各有一块垂直端板,以提高飞行方向上的稳定性。起落架为可收放的前三点轮式起落架。前起落架为双轮,自动定向,可向后收入机身。主起落架为单轮,可向后内侧收入机身。

涵道尾桨是“海豚”直升机的一大特色,优点在于尾桨占用空间小,气动力效率高,尾桨不易为外物所伤。而且由于涵道尾桨空气阻力小,因此“海豚”的速度比普通直升机要快。涵道尾桨的缺点是比传统普通尾桨重量大、结构复杂、维护较烦琐。

直-9的动力装置采用2台涡轴-8甲发动机,单台功率522kW。机上主要机载设备



包括甚高频和低频通信/导航设备、甚高频全向信标、仪表着陆系统、无线电罗盘、应答机、测距设备、雷达和自主式导航系统。直-9C舰载型是以直-9为基础改进的,1987年12月成功实现舰上起降。

(4) 武直-10(WZ-10)直升机。WZ-10为发展自Z-9B的中型专用武装直升机,全机净重约5543kg。其具有地形跟随与回避能力,可消灭包括敌方地面固定和机动有生力量,并兼具一定的空战能力。WZ-10直升机全长约14.15m(桨叶转动时),高约3.84m,最宽处(包括短机翼)约4.35m,采国际流行的纵列式座舱布局,窄机身,后3点式防冲撞起落架。主桨由4片全复合材料桨叶构成,直径约为12m,尾桨为11片弹性玻璃纤维宽叶。动力装置采用两台欧洲MTR制造的MTR390涡轴发动机。航电设备采用国产和法制数字化系统。座舱内前后都有平显(HUD)和多功能数字显示器(MFD)。

(5) 直-11(Z-11)直升机。Z-11是中国自行设计与制造的轻型多用途军民两用直升机,1994年12月实现首飞,1997年开始交付使用。Z-11主要用于教练、通信、救护、侦察、护林和旅游等。

Z-11直升机全长13.012m,高3.14m,空重1120kg,最大起飞重量2200kg。动力装置为一台WZ-8D型涡轴发动机,最大连续功率450kW,巡航功率350kW。最大速度278km/h,最优巡航速度220km/h,最大倾斜爬升率9.5m/s,航程560km,续航时间3.7h,有地效悬停升限不低于3700m,无地效悬停升限不低于2930m。

该机为单旋翼尾桨式布局,旋翼为3片复合材料桨叶,尾桨为2片桨叶,滑撬式固定起落架。教练型正副驾驶员各1名,后座可载4名成员,也可单人驾驶。

(6) EC-120直升机。中国哈尔滨飞机工业集团与法国欧洲直升机公司、新加坡科技宇航公司按照共同投资、共担风险、共享利益的原则联合开发研制了EC-120直升机。EC-120直升机通过了法国DGAC及美国、英国和欧洲适航当局等近30个国家和地区的适航认证。EC-120直升机是具有21世纪领先水平的新一代轻型5座直升机,与世界同类直升机相比,具有性能优良、机动性好、有效载荷大、振动水平低等特点,是一种以民为主、军民通用的多用途轻型直升机。EC-120直升机适用于载客和公务运输、新闻采集、外挂运输、农业喷洒、电力巡线、治安巡逻、航空医疗运输、观测、联络、培训等多种用途。

EC-120直升机凭借良好的起降性、机动性、通用性成为我陆军航空兵新一代直升机教练机的首选机型。它投入使用,满足了陆军航空兵飞行学员教学训练需要,将对缩短飞行人员培训周期、提高训练质量、提高陆航部队战斗力发挥重要作用。

该直升机的旋翼系统为球柔性桨毂、3片桨叶旋翼,2级减速齿轮传动装置;8片桨叶的涵道尾桨。旋翼额定转速为406r/min,尾桨转速为4567r/min。滑撬式起落架。旋翼桨叶、尾桨桨叶、滑撬式起落架及大部分机身均为复合材料结构,中机身为金属结构。球柔性桨毂和旋翼轴是复合材料成套件。装有抗坠毁座椅和燃油系统。EC-120选装一台透博梅卡公司TM319“阿赫耶”2F涡轮轴发动机,单台功率为376kW,传动功率为330kW。

(7) AC-313直升机。AC-313直升机是由中航工业直升机所和中航工业昌飞公司共同研制的,是我国第一个完全按照适航条例规定的要求和程序进行研制的大型运输直升机,也是我国目前自行研制生产的唯一一种大型直升机,填补了我国大型民用