

HF120 - 9,3 kN ciągu

#Lotnictwo cywilne 20 października 2009

W ośrodku badawczym General Electric w Evendale rozpoczęły się finalne testy silnika HF120, wspólnej konstrukcji Hondy i GE. Jednostki napędowe będą wykorzystane w bardzo lekkich odrzutowcach HondaJet.

HF120 na hamowni. Silniki o ciągu 9,3 kN i masie poniżej 180 kg, zapewnią samolotowi

HF120 stanowi rozwinięcie silnika HF118, prototypu, który opracowali specjaliści Hondy w programie budowy pierwszego samolotu koncernu. Japończycy pracują nad HA-420 HondaJet, maszyną klasy VLJ, o maksymalnej masie startowej 4,2 t, od końca lat 1990.

Większość prac realizowana jest w filii przedsiębiorstwa w USA, w zakładach w Greensboro, w Północnej Karolinie. HondaJet przeznaczone są bowiem przede wszystkim na rynek amerykański.

Pierwszy prototyp wzbił się w powietrze w 2002. Później do prób dołączył również drugi samolot. Do tej pory wylatały one łącznie prawie 500 h. Wykorzystują silniki HF118, które mają za sobą ok. 4000 h prób naziemnych i w locie.

Sprzedaż modelu rozpoczęto w 2006, deklarując, że pierwsze dostawy zostaną zrealizowane w 2010. Ze względu na trudności techniczne, a przede wszystkim obecny kryzys, termin ten przesunięto jednak o rok (zobacz: [HondaJet opóźniona](#)). Ostatnie informacje mogą świadczyć, że wystąpi kolejne opóźnienie. Zakłady montażu finalnego w Greensboro zostaną bowiem otworzone dopiero pod koniec 2011...

Seryjne HA-420 będą napędzane dwoma silnikami HF120 w gondolach, zamocowanych nad skrzydłami, co zrealizowano jedynie w przypadku VFW-Fokkera 614, w latach 1970. Ma to przede wszystkim zmniejszyć poziom drgań, podobnie jak w przypadku PiperJeta, w którym silnik wbudowano w usterzenie pionowe (zobacz: [Oblot PiperJeta](#)).

Próby HF120 rozpoczęły się w 2007. Prowadzono je w Japonii oraz w USA. Do tej pory zbudowano 13 silników i 8 zestawów jego głównych elementów, poddanych serii intensywnych testów, w tym na uszkodzenia, naprężenia i długotrwałości pracy. W trakcie prób osiągnięto ciąg 9,3 kN, o 1,3 kN większy, niż w przypadku HF118 i wstępnych założeń konstrukcyjnych.

Zebrane doświadczenia posłużyły na stworzenie wersji docelowej HF120. Wczoraj przedstawiciele GE poinformowali, że pierwszy silnik tego typu rozpoczął już próby w komorze ciśnieniowej. W trakcie najbliższych tygodni odbędzie się seria prób, które posłużą do uzyskania certyfikatu amerykańskich i japońskich władz lotniczych. GE nie

ujawniło jednak, kiedy to nastąpi. Proces będzie długotrwały. W testach weźmie bowiem udział 13 silników, a prace podzielono między placówki GE w USA i Hondy w Japonii. Łączny wymiar prób zaplanowano na 15 tys. h: na stanowiskach laboratoryjnych oraz w locie.

Początkowo seryjne HF120 będą produkowane w zakładach GE w mieście Lynn, a docelowo w fabryce Honda Aero, w Burlington, gdzie planowane jest również otwarcie centrum serwisowego.



HF120 na hamowni. Silniki o ciągu 9,3 kN i masie poniżej 180 kg, zapewnią samolotowi HondaJet jedną z najwyższych prędkości maksymalnych w swojej klasie. Szacowana jest ona na ok. 780 km/h. Za ten luksus trzeba będzie jednak zapłacić. Cena maszyny również będzie jedną z najwyższych w klasie VLJ - 3,9 mln USD / Zdjęcie: Honda Motor

HF120 stanowi rozwinięcie silnika HF118, prototypu, który opracowali specjaliści Hondy w programie budowy pierwszego samolotu koncernu. Japończycy pracują nad HA-420 HondaJet, maszyną klasy VLJ, o maksymalnej masie startowej 4,2 t, od końca lat 1990.

Większość prac realizowana jest w filii przedsiębiorstwa w USA, w zakładach w Greensboro, w Północnej Karolinie. HondaJet przeznaczone są bowiem przede wszystkim na rynek amerykański.

Pierwszy prototyp wzbił się w powietrze w 2002. Później do prób dołączył również drugi samolot. Do tej pory wylatały one łącznie prawie 500 h. Wykorzystują silniki HF118, które mają za sobą ok. 4000 h prób naziemnych i w locie.

Sprzedaż modelu rozpoczęto w 2006, deklarując, że pierwsze dostawy zostaną zrealizowane w 2010. Ze względu na trudności techniczne, a przede wszystkim obecny kryzys, termin ten przesunięto jednak o rok (zobacz: [HondaJet opóźniona](#)). Ostatnie informacje mogą świadczyć, że wystąpi kolejne opóźnienie. Zakłady montażu finalnego w Greensboro zostaną bowiem otworzone dopiero pod koniec 2011...

Seryjne HA-420 będą napędzane dwoma silnikami HF120 w gondolach, zamocowanych nad skrzydłami, co zrealizowano jedynie w przypadku VFW-Fokkera 614, w latach

1970. Ma to przede wszystkim zmniejszyć poziom drgań, podobnie jak w przypadku PiperJeta, w którym silnik wbudowano w usterzenie pionowe (zobacz: [Oblot PiperJeta](#)).

Próby HF120 rozpoczęły się w 2007. Prowadzono je w Japonii oraz w USA. Do tej pory zbudowano 13 silników i 8 zestawów jego głównych elementów, poddanych serii intensywnych testów, w tym na uszkodzenia, naprężenia i długotrwałości pracy. W trakcie prób osiągnięto ciąg 9,3 kN, o 1,3 kN większy, niż w przypadku HF118 i wstępnych założeń konstrukcyjnych.

Zebrane doświadczenia posłużyły na stworzenie wersji docelowej HF120. Wczoraj przedstawiciele GE poinformowali, że pierwszy silnik tego typu rozpoczął już próby w komorze ciśnieniowej. W trakcie najbliższych tygodni odbędzie się seria prób, które posłużą do uzyskania certyfikatu amerykańskich i japońskich władz lotniczych. GE nie ujawniło jednak, kiedy to nastąpi. Proces będzie długotrwały. W testach weźmie bowiem udział 13 silników, a prace podzielono między placówki GE w USA i Hondy w Japonii. Łączny wymiar prób zaplanowano na 15 tys. h: na stanowiskach laboratoryjnych oraz w locie.

Początkowo seryjne HF120 będą produkowane w zakładach GE w mieście Lynn, a docelowo w fabryce Honda Aero, w Burlington, gdzie planowane jest również otwarcie centrum serwisowego.

Powiązane wiadomości

[HF120 - 9,3 kN ciągu \(2009-10-20\)](#)

[Oblot PiperJeta \(2008-08-01\)](#)

[Naziemne próby PiperJeta \(2008-07-03\)](#)

[Odrzutowiec z internetowej aukcji \(2007-11-24\)](#)

[Wytwórnice samolotów lekkich w 2007 \(2008-02-25\)](#)

[Lodowe próby Phenoma 100 \(2008-05-07\)](#)

[Premiera the Jet \(2008-06-27\)](#)

[HondaJet opóźniona \(2009-05-07\)](#)

[Większe apetyty Hondy \(2008-12-09\)](#)

[Słaby początek roku Embraera \(2009-04-15\)](#)

[Zwolnienia w Embraerze \(2009-02-20\)](#)

[Załamania w lotnictwie ogólnym \(2009-05-06\)](#)

[Zmiana wizerunku Cessny \(2009-02-12\)](#)