

40 mln h lotu silników GE90

#Lotnictwo cywilne 18 kwietnia 2014

Silniki z rodziny General Electric GE90 wylatały dotychczas 40 mln h.



Silniki z rodziny General Electric GE90 są jedną z 3 opcji zespołu napędowego Boeingów 777-200, -200ER i -300 oraz jedynym zespołem napędowym zabudowywanym w samolotach Boeing 777-200LR, -300ER (na zdjęciu) i -200F / Zdjęcie: Boeing

GE90 to rodzina silników turbowentylatorowych o dużym stopniu dwuprzepływowości. Są to jedne z największych silników lotniczych, jakie dotychczas skonstruowano. Średnica wentylatora wynosi 3,25 m. Ciąg, w zależności od wersji, wynosi od 330 do 510 kN.

Obecnie na całym świecie eksploatowanych jest ponad 1725 silników z rodziny General Electric GE90. Ich użytkownikami jest 63 operatorów. Co ciekawe, w 2010 producent informował o wylataniu przez GE90 20 mln h. Podwojenie nalotu zajęło zaledwie 4 lata.

Silniki tego typu są jedną z 3 opcji zespołu napędowego Boeingów 777-200, -200ER i -300 oraz jedynym zespołem napędowym zabudowywanym w samolotach Boeing 777-200LR, -300ER i -200F. Pierwszy lot 777 z silnikami GE90-77B, miał miejsce 17 listopada 1995. Jego użytkownikiem były linie British Airways.

Tempo produkcji GE90 stale rośnie. W 2012 wynosiło 180 rocznie, a w ub. r. – już 220. Na rok bieżący koncern General Electric zaplanował dostarczenie 230 silników. Portfel zamówień to ponad 600 kolejnych.

Najważniejszy z punktów widzenia użytkowników jest wysoki wskaźnik niezawodności konstrukcji, wynoszący 99,98%. Współczynnik wyłączenia silnika podczas lotu z powodu usterki to zaledwie 0,001. Oznacza to, że przeciętny pilot Boeinga 777, napędzanego 2 silnikami GE90-115B może nie mieć do czynienia z takim zdarzeniem w ciągu całej swojej kariery.

W dodatku Boeingi 777-200LR, 777-300ER, 777F i 777-200ER z silnikami GE90-115B są jedynymi w świecie samolotami komunikacyjnymi, zdolnymi do wykonywania lotów ETOPS (Extended range Twin-engine OPerationS) 330. Oznacza to, że czas lotu do najbliższego lotniska zapasowego, na którym samolot może lądować, może wynosić aż 330 minut. Jest to szczególnie ważne w przypadku konieczności zmiany trasy lotu z powodu działań wojennych, czy rozległych niezaludnionych obszarów lądowych lub morskich.

Obecnie trwają prace nad najnowszymi silnikami z rodziny GE90, oznaczonymi jako GE9X. Będą one stanowić zespół napędowy samolotów Boeing 777X ([Dubai 2013: Boeing 777X za 6 lat](#), 2013-11-19, [Silniki GE9X dla Boeinga 777X](#), 2013-03-22).

Powiązane wiadomości

[40 mln h lotu silników GE90 \(2014-04-18\)](#)

[Silniki GE9X dla Boeinga 777X \(2013-03-22\)](#)

[Dubai 2013: Boeing 777X za 6 lat \(2013-11-19\)](#)

[Silniki GE9X dla Boeinga 777X \(2013-03-22\)](#)

[Lufthansa kupuje Airbusy A350 i Boeingi 777X \(2013-09-19\)](#)

[Pierwszy A380 Lufthansy \(2010-05-21\)](#)

[Wielkie zakupy Lufthansy \(2013-03-14\)](#)

[Silniki GE9X dla Boeinga 777X \(2013-03-22\)](#)

[Oblot drugiego A350 już wkrótce \(2013-09-12\)](#)

[Oblot drugiego A350 \(2013-10-15\)](#)

[Airbus A350XWB oblatany \(2013-06-14\)](#)

[Oblot drugiego A350 już wkrótce \(2013-09-12\)](#)

[Japan Airlines zamawiają Airbusy A350 \(2013-10-07\)](#)

[Aeroflot potwierdza kupno A350 \(2013-10-08\)](#)

[140 mld USD dla Airbusa i Boeinga \(2013-11-17\)](#)