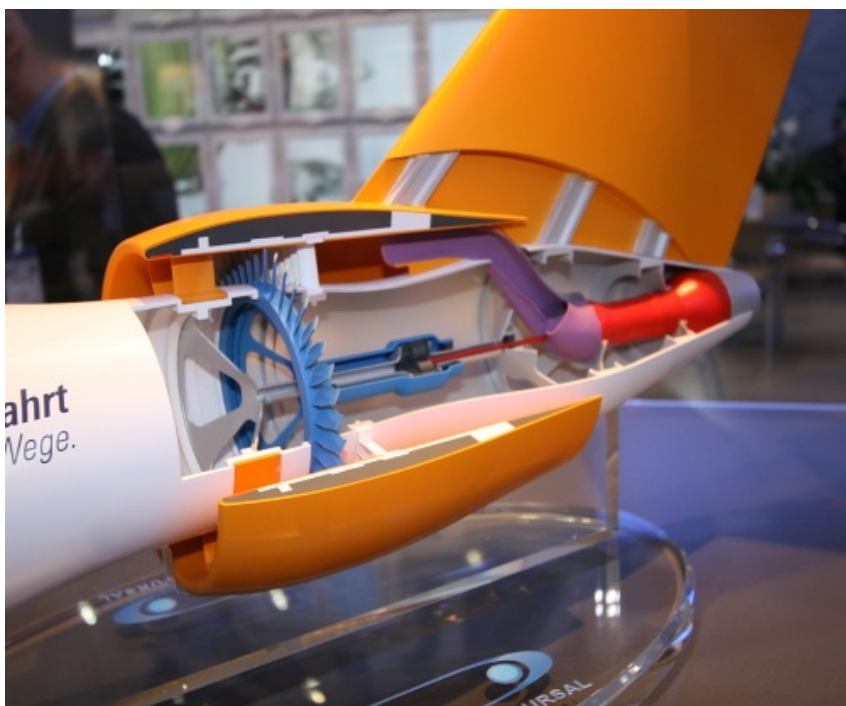


ILA 2014: Trzeci silnik Bauhaus Luftfahrt

#Lotnictwo cywilne 21 maja 2014

Niemiecki instytut badawczy Bauhaus Luftfahrt sugeruje powrót do konstrukcji samolotów komunikacyjnych w konfiguracji trzysilnikowej. Tym razem jednak trzeci silnik - choć wzorem konstrukcji z ubiegłego stulecia zabudowany w ogonie - ma stanowić integralną część kadłuba.



Nowatorskie podejście do konfiguracji zespołu napędowego zaprezentowane przez Bauhaus Luftfahrt. Silnik zabudowany w ogonie samolotu ma zapewniać nie tylko dodatkowy ciąg ale również zmniejszać opór aerodynamiczny poprzez stabilizowanie warstwy przyściennej opływu tylnej części kadłuba / Zdjęcie: Grzegorz Sobczak

Rozwiązanie opracowane przez Bauhaus Luftfahrt polega na zastosowaniu silnika z wentylatorem o dużej średnicy, który byłby osadzony osiowo w kadłubie. Co ciekawe, jego zadanie nie ograniczałoby się do wytworzenia ciągu – przedstawiciele niemieckiego instytutu twierdzą, że dawałby on tylko 25% ogólnej siły ciągu. Nie mniej istotnym działaniem miałyby być stabilizowanie warstwy przyściennej opływu tylnej części kadłuba. Rozwiązanie takie miałyby zmniejszyć opór aerodynamiczny samolotu, co w konsekwencji pozwoliłoby uzyskać 10% oszczędności w zużyciu paliwa.

Silnik miałby duży stopień dwuprzepływowości – 18:1, a jego całkowity stopień sprężania wynosiłby 60:1. Dodatkowy silnik mógłby także spełniać rolę pomocniczego zespołu napędowego (APU).

Nowe rozwiązanie ma przejść próby w tunelu aerodynamicznym. Dopiero one pokażą, na ile jest skuteczne. Program badawczy ma się rozpocząć w 2020. Doprowadzenie konstrukcji do etapu pozwalającego na zastosowanie w rzeczywistym samolocie ma potrwać do 2035.

Bauhaus Luftfahrt jest wspólnym przedsięwzięciem Airbus Group, producenta silników MTU Aero Engines, Liebherr-Aerospace i Ministerstwa Gospodarki Bawarii.

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o