

PW9000 dla nowego bombowca?

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 17 września 2010

Pratt & Whitney ujawnił oficjalnie silnik PW9000, proponując go jako napęd nowego systemu uderzeniowego dalekiego zasięgu.

Image not found or type unknown

Po raz pierwszy przedstawiciele Pratt & Whitney potwierdzili istnienie silnika PW9000 w lutym br. Mówili wówczas o ograniczonym rozwoju silnika na bazie turbowentylatorowego PW1000G na potrzeby wojskowe (pierwotne, nieoficjalne doniesienia z 2007 mówiły o przeznaczeniu cywilnym, do napędu samolotów pasażerskich nowej generacji). Teraz ujawniono więcej szczegółów programu

i propozycje zastosowania nowego, hybrydowego silnika.

Okazuje się, że projekt jest znacznie bardziej zaawansowany, niż wydawało się wcześniej. PW9000 jest oparty na niskociśnieniowym module silnika F135 przeznaczonego do napędu myśliwca nowej generacji F-35. Powiedział o tym prezes P&W Military Engines William Boley w czasie kongresu Air Force Association. Co ciekawe, po rozpoczęciu wypowiedzi, szybko ją przerwał i już nie wrócił do tematu. Zdążył jednak powiedzieć, że nowy silnik, dzięki hybrydowej konstrukcji, przewidywany jest do wielu zastosowań. W wersji o ciągu 110 kN przeznaczony ma być przede wszystkim do napędu bombowca nowej generacji. Z kolei wersja o ciągu ponad dwa razy mniejszym - 45 kN miałyby napędzać bezpilotowiec wielozadaniowy dla US Navy (unmanned, carrier-based surveillance and strike, UCLASS).

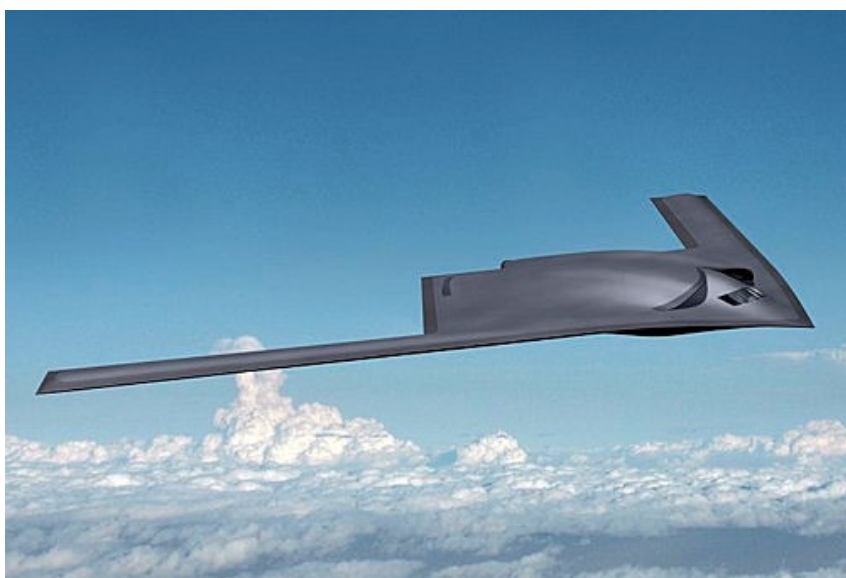
Zależnie od przeznaczenia, PW9000 będzie wyposażony w przekładnię regulującą obroty wentylatora wlotowego. Takie urządzenie mogłoby istotnie zmniejszyć zużycie paliwa w przypadku napędu samolotu transportowego.

Istnienie PW9000 jest zaskoczeniem także w kontekście programu Advent, finansowanego przez US Air Force. Rywalizują w nim General Electric i Rolls Royce. Obaj producenci proponują zastosowanie trzeciego przepływu dla zwiększenia efektywności silnika. Wiceprezes P&W William Begert twierdzi, że PW9000 mimo prostszej konstrukcji da podobną sprawność.

Pentagon dla potrzeb programu bombowca (systemu uderzeniowego dalekiego zasięgu) nowej generacji finansuje nie tylko rozwój PW9000. Przeznacza na to 1,7 mld USD. Inne programy dotyczą skonstruowania nowego systemu radiolokacyjnego i niewykrywalnego systemu transmisji danych.

Według Szefa Sztabu USAF, gen. Nortona Schwartza, który także uczestniczył w kongresie Air Force Association, nowy bombowiec powstanie również na potrzeby US Navy. Ma to być początek współpracy obu rodzajów sił zbrojnych, co ma przynieść znaczne oszczędności i podnieść efektywność prowadzenia walki. Nowy system ma być tani i uniwersalny.

Warto przypomnieć, że w 2009 Sekretarz Obrony Robert Gates przerwał program Next Generation Bomber dla USAF (na ilustracji - wspólny projekt Boeinga i Lockheed Martina).



Po raz pierwszy przedstawiciele Pratt & Whitney potwierdzili istnienie silnika PW9000 w lutym br. Mówili wówczas o ograniczonym rozwoju silnika na bazie turbowentylatorowego PW1000G na potrzeby wojskowe (pierwotne, nieoficjalne doniesienia z 2007 mówiły o przeznaczeniu cywilnym, do napędu samolotów pasażerskich nowej generacji). Teraz ujawniono więcej szczegółów programu i propozycje zastosowania nowego, hybrydowego silnika.

Okazuje się, że projekt jest znacznie bardziej zaawansowany, niż wydawało się wcześniej. PW9000 jest oparty na niskociśnieniowym module silnika F135 przeznaczonego do napędu myśliwca nowej generacji F-35. Powiedział o tym prezes P&W Military Engines William Boley w czasie kongresu Air Force Association. Co ciekawe, po rozpoczęciu wypowiedzi, szybko ją przerwał i już nie wrócił do tematu. Zdążył jednak powiedzieć, że nowy silnik, dzięki hybrydowej konstrukcji, przewidywany jest do wielu zastosowań. W wersji o ciągu 110 kN przeznaczony ma być przede wszystkim do napędu bombowca nowej generacji. Z kolei wersja o ciągu ponad dwa razy mniejszym - 45 kN miałyby napędzać bezpilotowiec wielozadaniowy dla US Navy (unmanned, carrier-based surveillance and strike, UCLASS).

Zależnie od przeznaczenia, PW9000 będzie wyposażony w przekładnię regulującą obroty wentylatora wlotowego. Takie urządzenie mogłoby istotnie zmniejszyć zużycie paliwa w przypadku napędu samolotu transportowego.

Istnienie PW9000 jest zaskoczeniem także w kontekście programu Advent, finansowanego przez US Air Force. Rywalizują w nim General Electric i Rolls Royce. Obaj producenci proponują zastosowanie trzeciego przepływu dla zwiększenia efektywności silnika. Wiceprezes P&W William Begert twierdzi, że PW9000 mimo prostszej konstrukcji da podobną sprawność.

Pentagon dla potrzeb programu bombowca (systemu uderzeniowego dalekiego zasięgu) nowej generacji finansuje nie tylko rozwój PW9000. Przeznacza na to 1,7 mld USD. Inne programy dotyczą skonstruowania nowego systemu radiolokacyjnego i niewykrywalnego systemu transmisji danych.

Według Szefa Sztabu USAF, gen. Nortona Schwartza, który także uczestniczył w kongresie Air Force Association, nowy bombowiec powstanie również na potrzeby US Navy. Ma to być początek współpracy obu rodzajów sił zbrojnych, co ma przynieść znaczne oszczędności i podnieść efektywność prowadzenia walki. Nowy system ma być tani i uniwersalny.

Warto przypomnieć, że w 2009 Sekretarz Obrony Robert Gates przerwał program Next Generation Bomber dla USAF (na ilustracji - wspólny projekt Boeinga i Lockheed Martina).