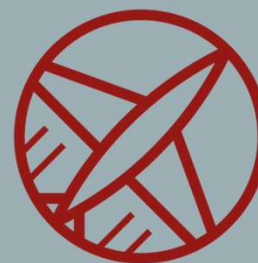




**POLITECHNIKA
RZESZOWSKA**
im. IGNACEGO ŁUKASIEWICZA



**WYDZIAŁ
BUDOWY MASZYN
I LOTNICTWA**
POLITECHNIKI RZESZOWSKIEJ

KLASYFIKACJ SILNIKÓW LOTNICZYCH

Dr inż. Robert Jakubowski

Katedra Inżynierii Lotniczej i Kosmicznej

www: <https://robert-jakubowski.v.prz.edu.pl/>

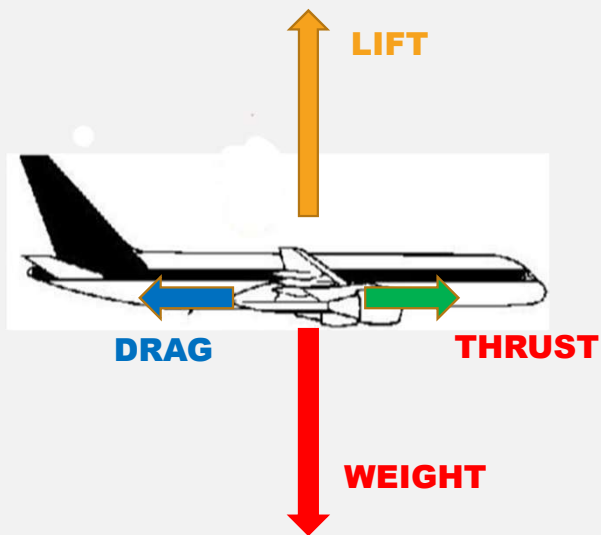
SILNIK LOTNICZY



- Silniki lotnicze stanowią serce każdego statku powietrznego, umożliwiając mu pokonanie sił oporu powietrza i osiągnięcie wymaganej prędkości oraz wysokości lotu.
- Ich rozwój i różnorodność są kluczowe dla postępu w lotnictwie cywilnym, wojskowym, sportowym oraz rekreacyjnym.
- W prezentacji omówimy główne typy silników, ich budowę oraz zastosowania w różnych klasach samolotów.



UKŁAD SIŁ DZIAŁAJACY NA SAMOLOT



SIŁY DZIAŁAJACE NA SAMOLOT

- Siła ciągu (THRUST) – siła od zespołu napędowego
- Siła oporu (DRAG)
- Siła nośna (LIFT)
- Siła ciężaru (WEIGHT)

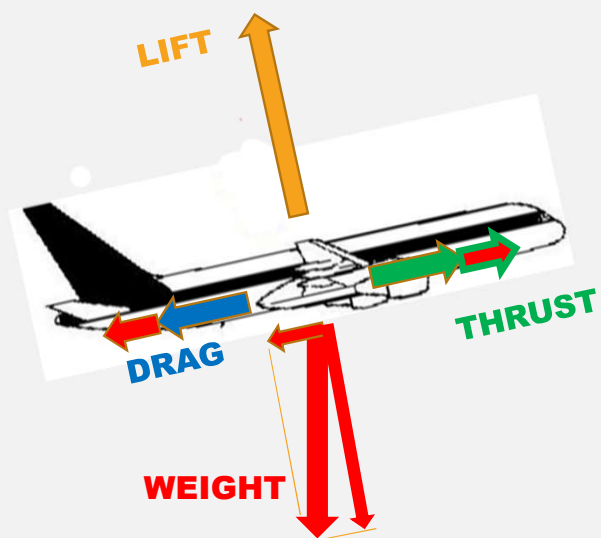
W LOCIE USTALONYM:

LIFT=WEIGHT

THRUST=DRAG

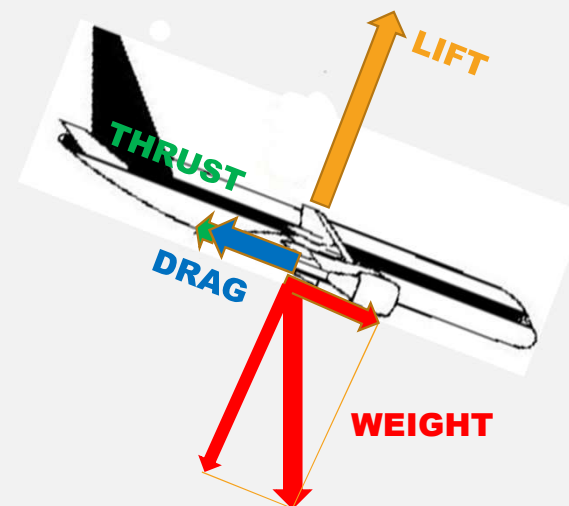
UKŁAD SIŁ DZIAŁAJACY NA SAMOLOT

WZNOSENIE (Ascent)



Siła ciągu musi dodatkowo kompensować składową siłę ciężaru samolotu

ZNIŻANIE (Descent)



Siła ciężaru przeciwdziała sile oporu, co przy ciężkich samolotach wymaga ujemnego ciągu silnika

CIĄG ZAINSTALOWANY NA SAMOLOCIE A JEGO MASA STARTOWA

Plane	MTOW	Engine	Takeoff thrust	Thrust/MTOW
A380	545 t	RR Trent 900	4x356 kN (35,6 t)	0,264
737 MAX9	88,3 t	LEAP-1B	2x130 kN (26 t)	0,294
A320	79 t	LEAP-1A	2x120 kN (24t)	0,304
F16 C Blok 52	16.8 t	F100-PW-229	1x 79 kN (7,9 t) 130 kN (13t) dopalcz	0,47 0,77

- W przypadku większości samolotów ciąg silników zainstalowany na samolocie dla warunków startowych (takeoff thrust) jest mniejszy niż maksymalna masa stratowa samolotu
- W samolotach wojskowych, gdzie są inne wymagania operacyjne TOT/MTOW jest na znacznie wyższym poziomie niż dla samolotów pasażerskich i transportowych

CIĄG SILNIKA

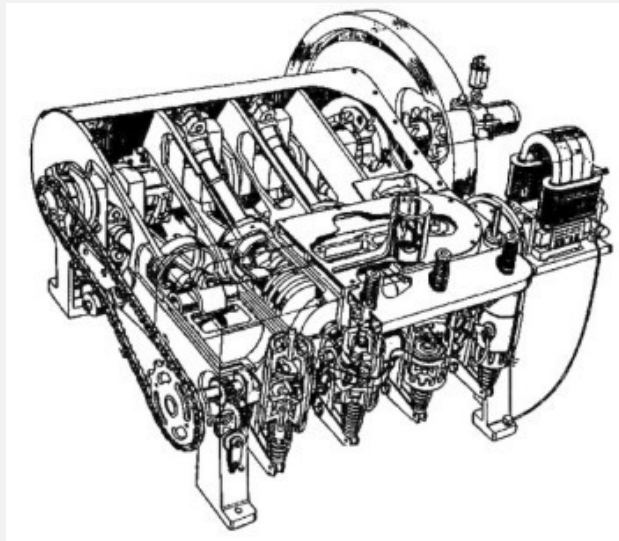


CIĄG ZESPOŁU NAPĘDOWEGO

- Siła skierowana przeciwnie do kierunku przyspieszenia strumienia przez zespół napędowy.
- W przypadku silników odrzutowych siła ta jest wytwarzana bezpośrednio przez silnik (silnik o działaniu bezpośrednim)
- W przypadku zespołów napędowych np. silnik tłokowy ze śmigłem, siła jest wytwarzana przez śmigło, a silnik wytwarza moc, która na śmigle zamieniana jest na ciąg (silnik o działaniu pośrednim)

ZESPOŁY NAPĘDOWE W LOTNICTWIE

- **SILNIK TŁOKOWY** - pierwszy silnik do samolotu moc-12KM (Bracia Wright i Charlie Taylor)
- **Pierwszy lot braci Wright, 17 grudnia 1903 roku, Kitty Hawk, Floryda**



LOTNICZE SILNIKI TŁOKOWE

SILNIKI GWIAZDOWE



SILNIKI RZĘDOWE

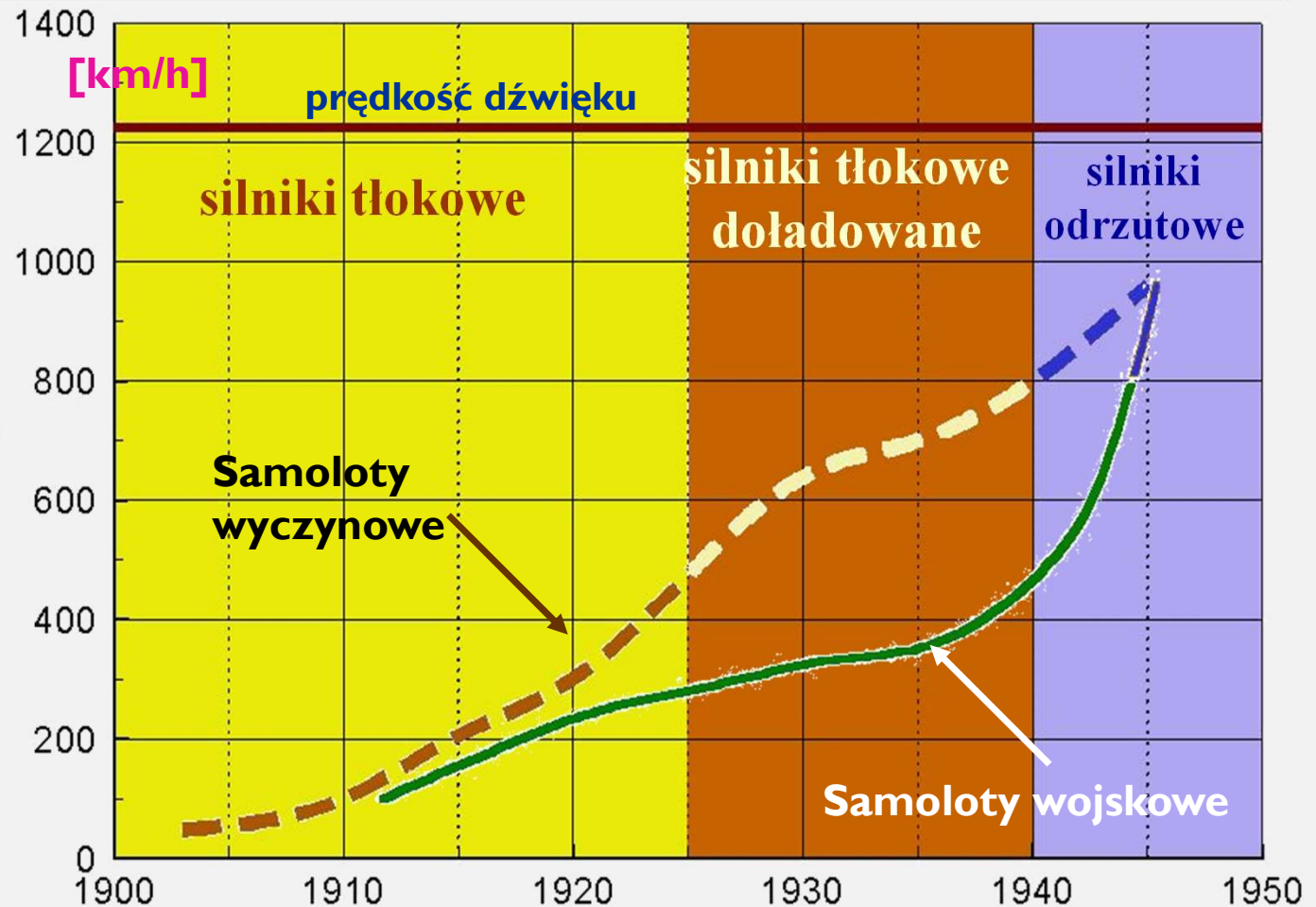


Silniki o różnych układach cylindrów oraz sposobach zasilania z zapłonem iskrowym i samoczynnym

INTENSYWNY ROZWÓJ SILNIKÓW TŁOKOWYCH DLA LOTNICTWA

Lata 30-40 ubiegłego stulecia:

- Rozwój silników tłokowych o coraz lepszych osiąгах: silniki doładowane i turbodoładowane
- Silniki o coraz większej mocy (największy silnik Silnik Pratt & Whitney R 4360 z dwustopniowym turbodoładowaniem moc 430 KM)
- Ograniczenie zastosowania ze względu na prędkość lotu – malejąca sprawność śmigła w zakresie prędkości pow 0.6 Ma



WSPÓŁCZESNE WYKORZYSTANIE TŁOKOWYCH ZESPOŁÓW NAPĘDOWYCH

ZASTOSOWANIE

- Samoloty małe - dyspozycyjne General Aviation i Ultralekkie o maksymalnych prędkościach lotu do 300 km/h)
- Samoloty sportowe,
- Małe lotnictwo modelarskie i drony wojskowe

WYKORZYSTYWANE SILNIKI:

- tłokowe czterosuwowe głównie w układzie typu bokser
- z wirującym tłokiem (silniki Wankla)
- silniki o zapłonie samoczynnym jak i iskrowym

ZALETY

- Niskie zużycie paliwa, prosta konstrukcja, łatwość napraw i remontów, niskie koszty zakupu i eksploatacji



POCZĄTEK SILNIKÓW ODRZUTOWYCH

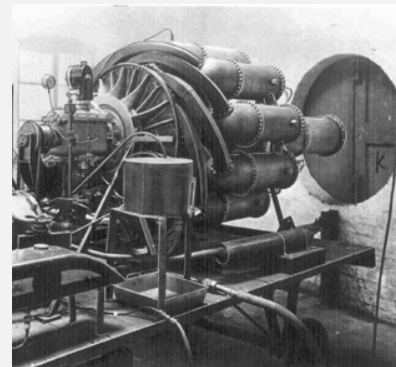


Sir Frank WHITTLE

**Dr Hans Joachim
PABST von OHAIN**

Lata 30 ubiegłego stulecia to pierwsze patenty silników odrzutowych i budowa i testy pierwszych silników:

- W1 i W2 – pierwsze silniki brytyjskie, W2 ciąg 7.8 kN – zastosowanie samolot Gloster Meteor E.28/39 (pierwszy lot maj 1941)
- Heinkel HeS 3 – pierwszy niemiecki silnik (4.4 kN ciągu) oblatany na samolocie Heinkel He 178 (sierpień 1939)
- Jumo-004 pierwszy seryjnie produkowany silnik w czasie II wojny światowej do samolotu Messerschmitt Me 262



Messerschmitt Me 262

JEDNOPRZEPŁYWOWY TURBINOWY SILNIK ODRZUTOWY SINGLE SPOOL TURBOJET ENGINE



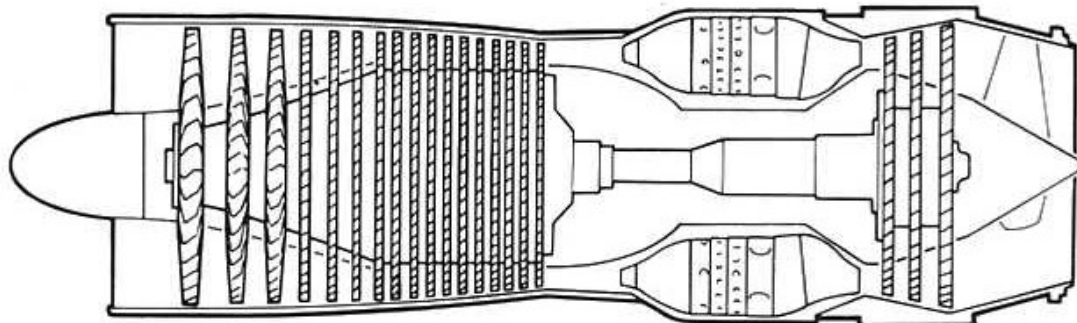
Wlot
(Inlet/intake)

Sprężarka
(Compressor)

Komora spalania
(Combustor)

Turbina
(Turbine)

Dysza wylotowa
(Nozzle)



SINGLE-SPOOL AXIAL FLOW TURBO-JET

Silnik o najprostrzej formie konstrukcyjnej

Cechuje się:

- Prostotą konstrukcji
- Niezbyt wysokimi osiągami w porównaniu do współczesnych samolotów (mały ciąg)
- Nieskłą sprawnością, co przekłada się na wysokie zużycie paliw na jednostkę wytwarzanego ciągu (TSFC – thrust specific fuel consumption)
- Konstrukcją taką cechowały się pierwsze odrzutowe silniki lotnicze (lata 1940-1950). W Polsce wg tego schematu konstrukcyjnego produkowano silniki do końca lat 90 ubiegłego wieku (SO-3, K15, K16 – prace rozwojowe)
- Obecnie rynek napędu dla samolotów modelarskich i małych dronów

SILNIK JEDNOPRZEPLYWOWY K15



Silnik K -15

Ciąg: startowy 15 kN (1,5 t)

Jednostkowe zużycie paliwa (TO) SFC 0.0979 kg/N/h

Masa silnika 340 kg

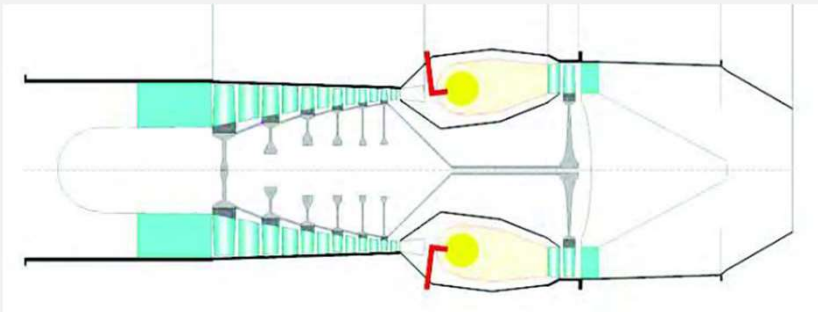
Przeznaczenie: do napędu samolotu Iryda I-22

Budowa silnika:

6-o stopniowa sprężarka osiowa, pierścieniowa komora spalania, jednostopniowa turbina, stała dysza wylotowa

Inne dane silnika:

- Spręż sprężarki: (CPR) 5,3
- Prędkość obrotowa (N) 15900 obr/min
- Temperatura gazów przed turbiną (TIT) 1146 K (1413° C)
- Wydatek masowy powietrza (W) 23 kg/s



Materiał źródłowy

<https://polot.net/pl/silniki-lotnicze-turboodrzutowe-w-polsce-czesc-26-483>

https://www.researchgate.net/publication/263009545_MODELOWANIE_TURBINOWYCH_SILNIKOW_ODRZUTOWYCH_W_SRODOWISKU_GASTURB_NA_PRZYKLADZIE_SILNIKA_K-15

JEDNOPRZEPŁYWOWY TURBINOWY SILNIK ODRZUTOWY ZE SPRĘŻARKĄ ODŚRODKKOWĄ



Jedne z pierwszych rozwiązań konstrukcyjnych silnika odrzutowego stosowane m.in. w silnikach: **Rolls-Royce RB.37 Derwent**, **RB 50 Trent**, czy **Lis 5**

Dane dla silnika Derwent I

Wymiary L / D - 2,18m / 1,09 m

Masa silnika 449 kg

Sprężarka promieniowa (1 stopień) spręż (CPR) 3,9

Prędkość obrotowa 16 600 rpm

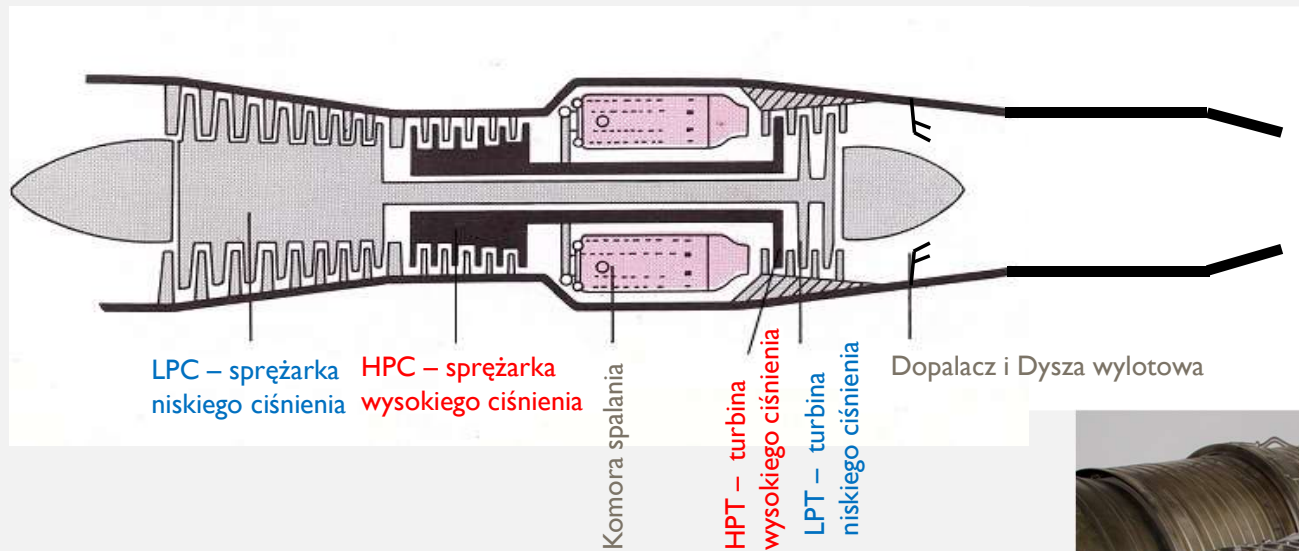
Jednostkowe zużycie paliwa SFC 0.119 kg/N/h

Temperatura gazów na wlocie do turbiny TIT 850 °C

Komora spalania rurowa (10 rur na obwodzie silnika)



JEDNOPRZEPŁYWOWY DWUWIRNIKOWY SILNIK ODZRUTOWY (TWO SPOOL TURBOJET)



- Większy spręż silnika
 - Większa sprawność silnika
 - Lepsze osiągi
 - Bardziej złożona konstrukcja
- Zastosowanie w silniku dopalacza wymaga regulowanej dyszy wylotowej (variable engine nozzle)



JEDNOPRZEPŁYWOWE DWUWIRNIKOWY SILNIK ODZRUTOWY TUMAŃSKI R-13

SILNIK Tumański R-13 – jednoprzepływowy, dwuwirnikowy silnik odrzutowy z dopalaczem

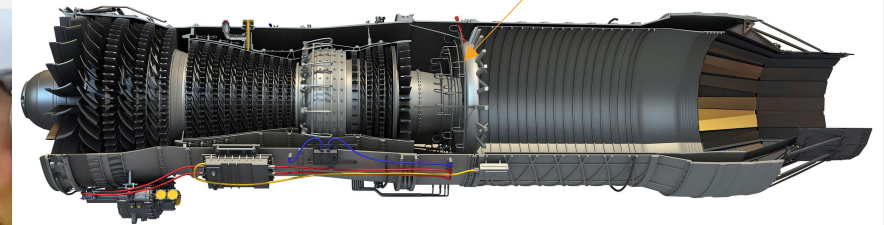
- Zastosowanie samoloty **MiG 21, Su 15**
(prędkość lotu ponad **2Ma**, pułap **19 km**)
- Wymary **L / D 4,6 m / 1,09 m**
- Masa **1 205 kg**
- Ciąg **39,9 kN**, ciąg z dopalaczem **63,7 kN**
- Spręż całkowity sprężarek (**OPR**) **8,9**
- Temperatura gazów przed turbiną **TIT - 1278 K, (1005 °C)**
- Jednostkowe zużycie paliwa **SFC - 0,093 kg/N/h** (z dopalaczem **0,213 kg/N/h**)



SILNIK Z DOPALACZEM – PRACA DOPALACZA



gandoza
www.gandoza.com



Doprowadzenie paliwa do dopalacza

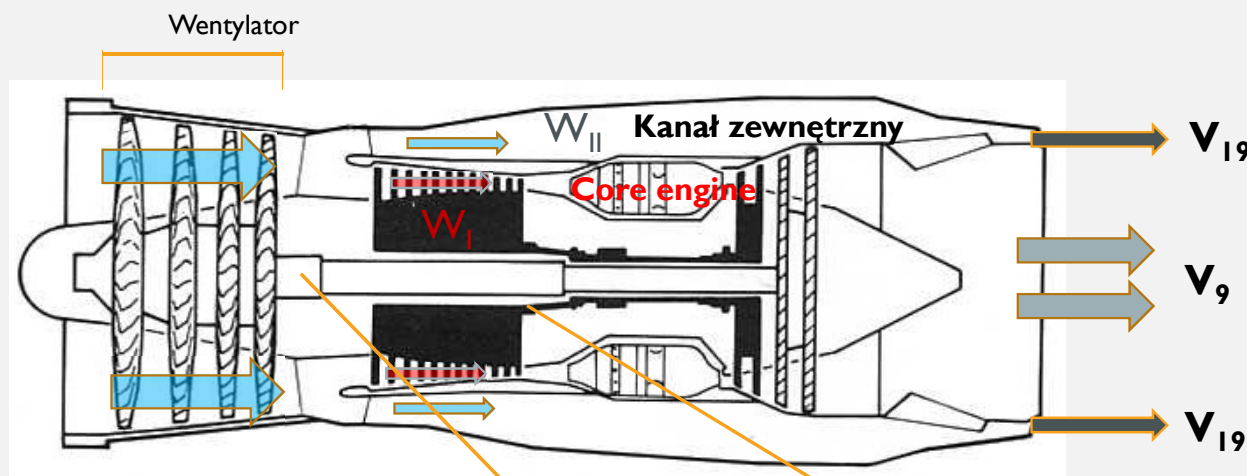
Włączenie dopalacza

- Zwiększa ciąg silnika
- Znacząco zwiększa zużycie paliwa (nawet trzykrotnie)
- Zwiększa hałas
- Wymaga regulowanej dyszy wylotowej

SILNIK DWUPRZEPLYWOWY BYPASS ENGINE

Stopień
dwuprzeplywowosci:

$$BPR = W_{II} / W_I$$

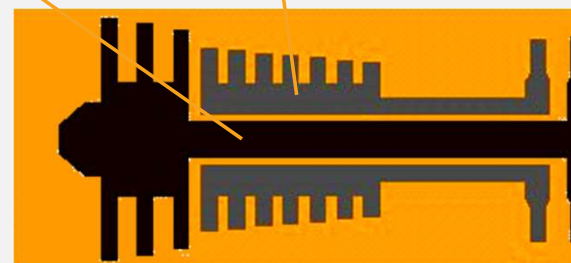


CECHY KONSTRUKCJI:

- Występuje kanał zewnętrzny w silniku
- Większa sprawność i niższe jednostkowe zużycie paliwa niż dla silnika jednoprzeplywowego
- Początek ery silników dwuprzeplywowych, to lata 60 ubiegłego wieku, obecnie wyparty one silniki jednoprzeplywowe z „dużego lotnictwa”

Fan spool

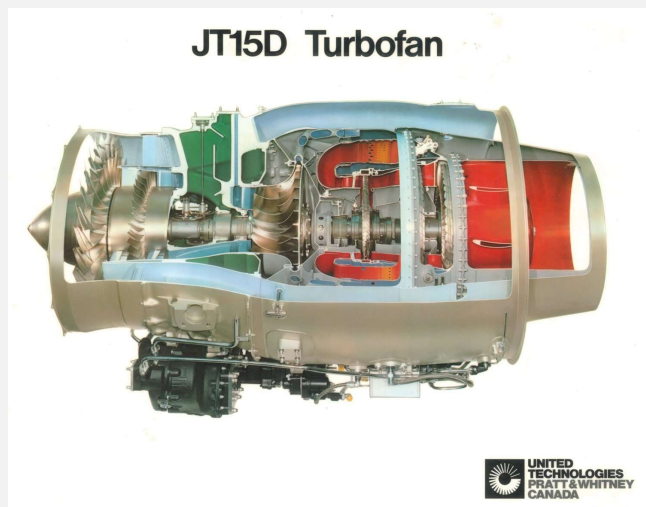
HP spool



NHP > NLP

RODZIANA SILNIKÓW DWUPRZEPLYWOWYCH

Silnik dwuprzeplywowy dwuwirnikowy o srednim stopniu dwuprzeplywowosci



JT15D-5D (do samolotów typu Business Jet)

Ciąg startowy = 13,54 kN

TSFC=0.55 kg/daN/h

BPR=3,3

Masa = 292,6 kg

Długość / średnica=1531/520mm

N1=15,900 RPM, N2= 32,760 RPM

Zastosowanie: Cessna CitationV, Hawker 400 (maksymalna prędkość ok 0,75 Ma,

Silniki tej grupy często cechują się występowaniem sprężarki promieniowej, oraz komory spalania o przepływie zwrotnym – skrócenie wymiaru osiowego silnika, kosztem zwiększenia wymiaru promieniowego



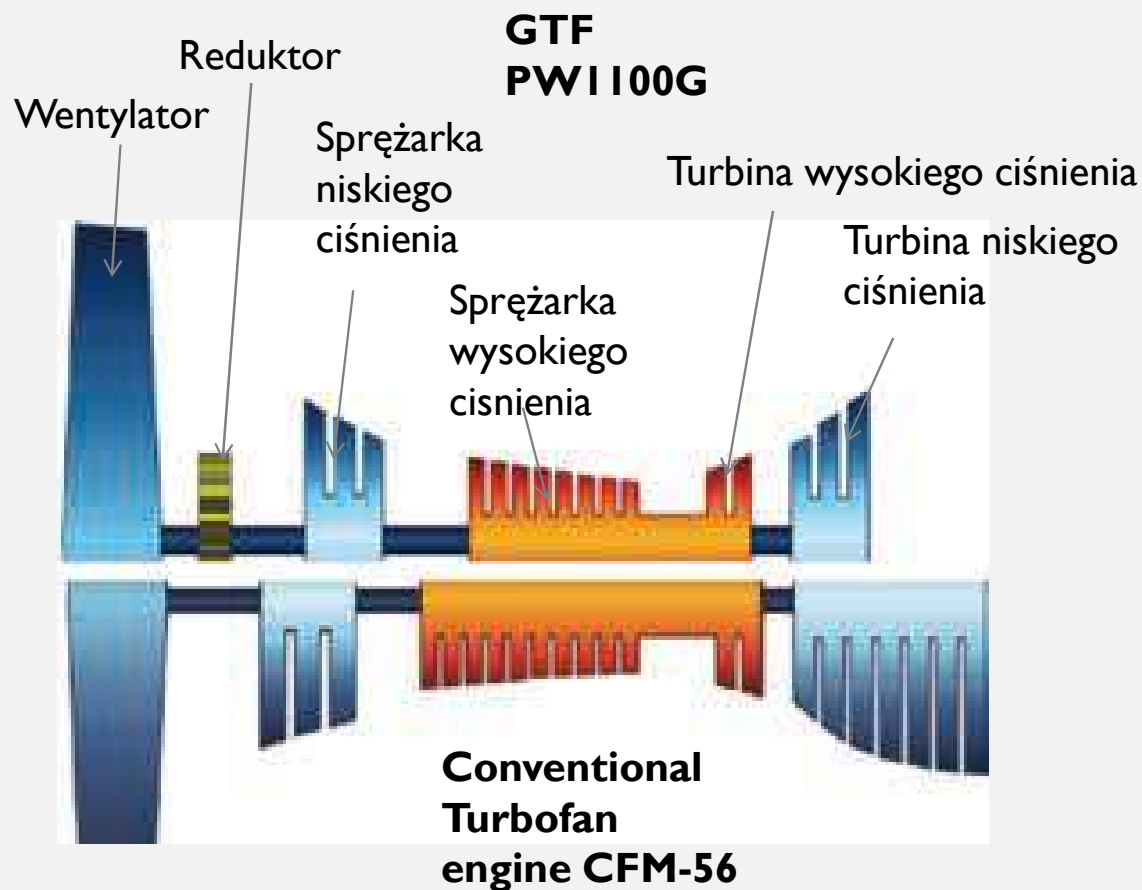
SILNIK DWUPRZEPŁYWOWY /TURBOWENTYLATOROWY (TURBOFAN)

- **LEAP AI** "Leading Edge Aviation Propulsion" (do samolotów comercyjnych - pasażerskich i transportowych)
- **Sprężarki : OPR=40:**
- F – 1 stopień , LPC – 3 stopnie, HPC - 10 stopni Turbiny HPT – 2 stopnie, LPT – 7 stopni
- BPR 11
- Długość 3,328 m/ średnica 1,93 m Ciąg startowy 143 kN
- N1=3894 RPM, N2=19391 RPM
- Zastosowanie: A-320



CFM International LEAP variants			
Model	Application	Thrust range	Introduction
-1A	Airbus A320neo family	24,500–35,000 lbf (109–156 kN)	2 August 2016
-1B	Boeing 737 MAX	23,000–29,000 lbf (100–130 kN)	22 May 2017
-1C	Comac C919	27,980–30,000 lbf (124.5–133.4 kN)	28 May 2023

GTF (GEARED TURBOFAN)



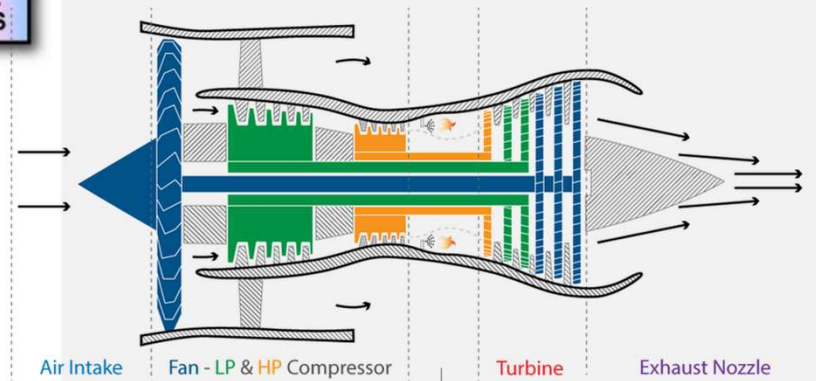
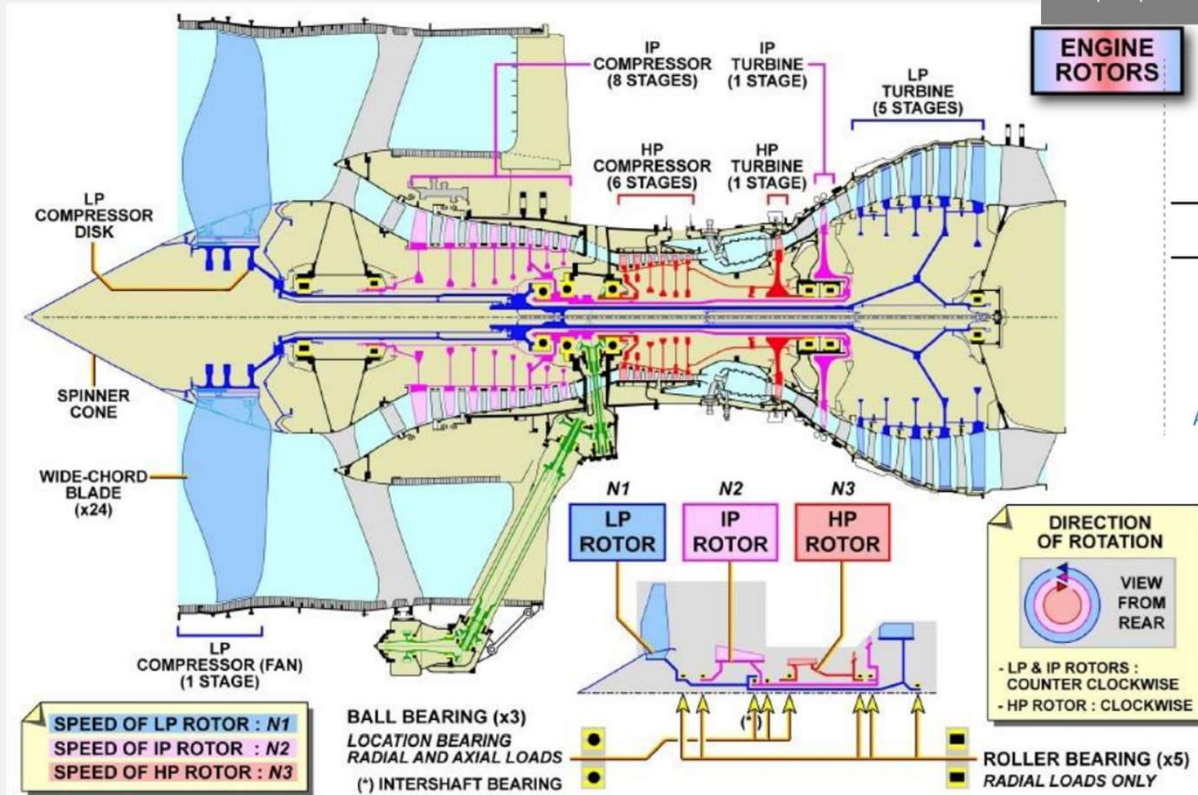
	TF CFM56	GTF PW1100
N HPC [RPM]	15180	22300
N LPC [RPM]	5200	10050
N F [RPM]	5200	3280

GTF ma:

- Zmniejszoną liczbę stopni LPT
- Zwiększony spręż LPC
- Zmniejszoną liczbę stopni HPC

TURBOWENTYLATOROWY SILNIK TRÓJWIRNIKOWY

➤ Triple-spool high-bypass engine



Rolls-Royce Trent 7000

Zastosowanie A-330neo

Max TOT 324 kN

Max continuous thrust 289 kN

NAJWIĘKSZY WSPÓŁCZESNY SILNIK ODRZUTOWY

GE9x (następca GE90)

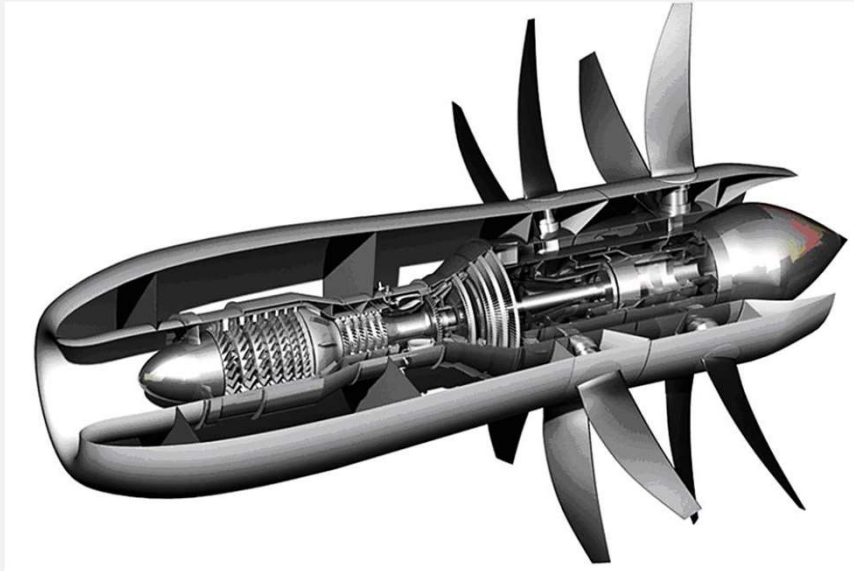
- Średnica wentylatora 340 cm (całkowita 410 cm)
- Długość 569 cm
- Masa 9,6 ton
- Ciąg 490 kN
- Prędkość obrotowa LPS 2355 RPM, HPS 9561 RPM

Zastosowanie: **Boeing 777-8** (MTOW 365 t), **Boeing 777-9**



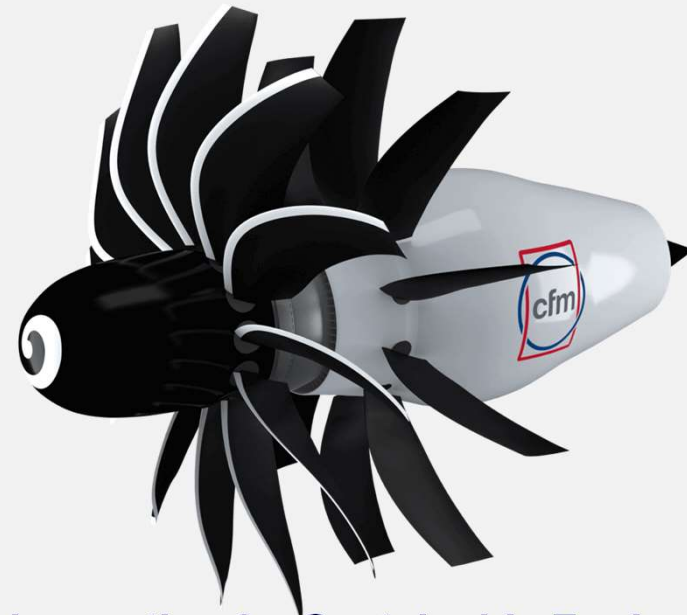
Sprężarki	1 fan , 3-stage LP, 11-stage HP (OPR: 60)
Turbiny	2-stage HP, 6-stage LP

SILNIK Z NIEOBUWANYM WENTYLATOREM UNDACTED FAN ENGINE (UDF)



GE36 Open Fan Engine z dwoma zestawami szablowych śmigieł obracających się w przeciwnym kierunku

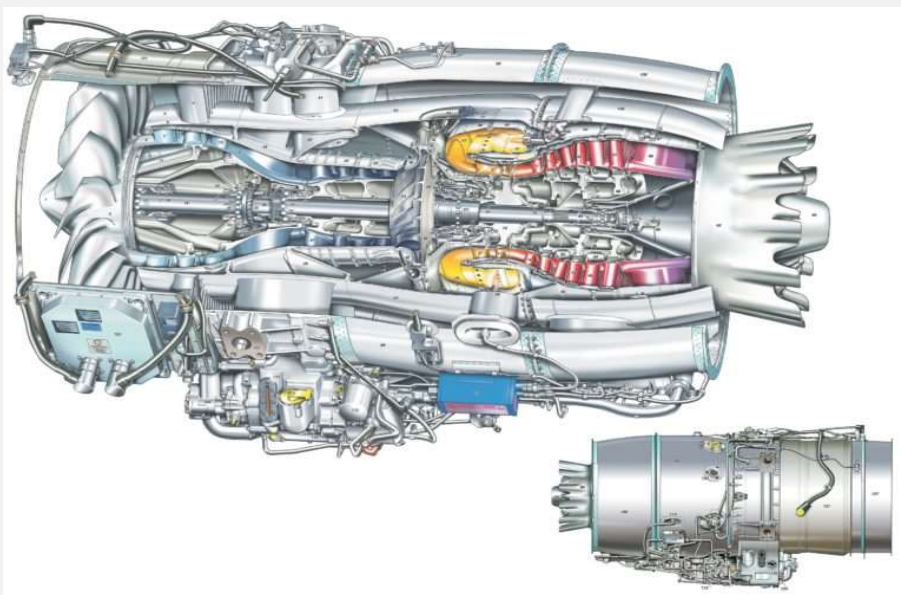
- Zredukowane zużycie paliwa
- Zwiększona masa i hałas



Revolutionary Innovation for Sustainable Engines (RISE)

- O 20% niższe zużycie paliwa, przy 20% niższej emisji dwutlenku węgla.
- Zastosowanie nowych materiałów w celu redukcji masy (np. łopatki wentylatora z kompozytu węglowego).
- Przystosowanie do paliw nowej generacji, w tym nieblendowanego zrównoważonego paliwa lotniczego (SAF) oraz wodoru.

SILNIK DWUPRZEPŁYWOWY Z MIESZALNIKIEM STRUMIENI



PW-500

Ciąg: 18 kN

SFC: 0,045 kg/N/h

Spręż sumaryczny: 12.5

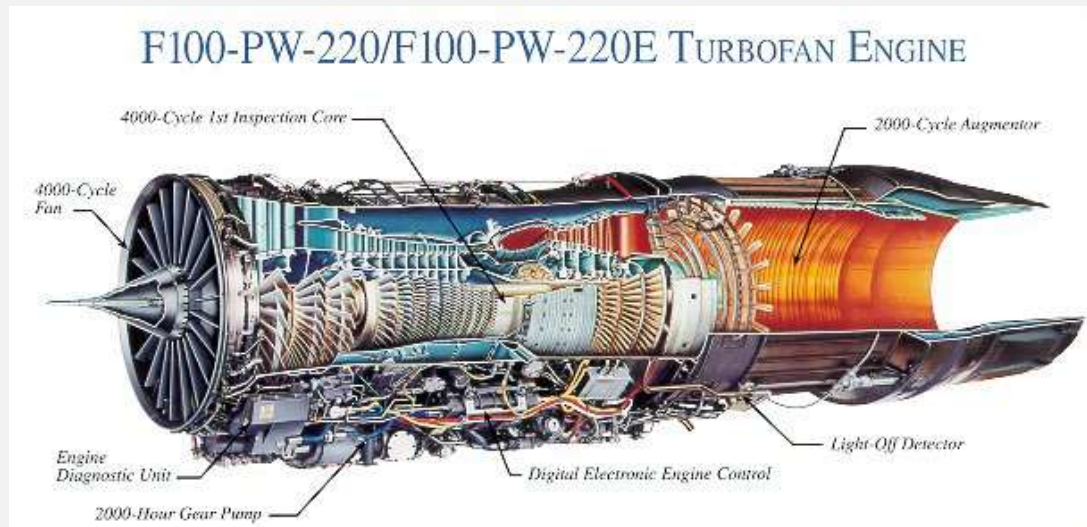
BPR = 4

Długość x średnica 1,74 m x 0,69 m

Samolot Cessna Citation – BusinessJet (prędkość przelotowa 800 km/h, MTOW 9,1 t



SILNIK DWUPRZEPŁYWOWY Z MIESZALNIKIEM STRUMIENI (BYPASS ENGINE WITH MIXER)



F100 PW-220

Ciąg:

z dopalaczem: 105,7 kN, bez dopalacza 65 kN

SFC

z dopalaczem 0,198 kg/N/h, bez dopalacza 0,077 kg/N/h

Spręż sumaryczny: 32

BPR = 0,63

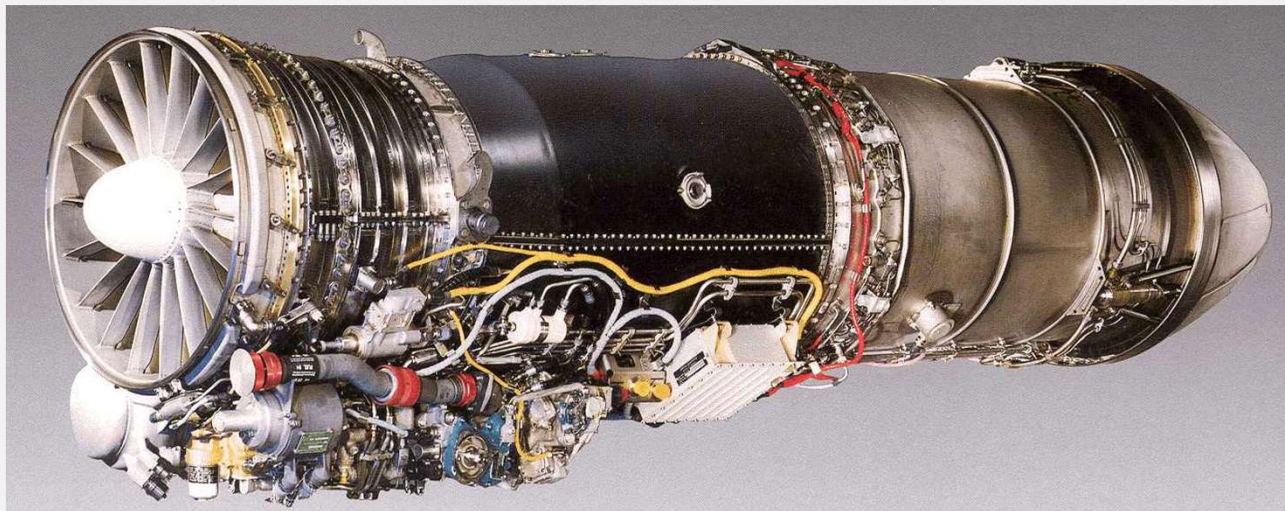
Długość x średnica 4,85 m x 1,18 m, masa 1 696 kg

Zastosowanie: Samoloty F-15 i F16 (Max prędkość 2,05 Ma)



MODUŁOWA BUDOWA SILNIKA

ENGINE HARDWARE



Engine externals

Współczesny silnik lotniczy

To bardzo złożony obiekt, który można podzielić na komponenty/moduły składowe silnika (gas-path components) i elementy wyposażenia dodatkowego (externals) jak elementy: układów zasilania, olejenia, sterowania, instalacji elektrycznych i przeciwpożarowych.

SAMOLOTY WYSOKOMANEWROWE (HIGH-MANEUVERING AIRCRAFT (THRUST VEKTORING))



- Wektorowanie ciągu umożliwia wykonywanie ciasnych manewrów przy małych prędkościach, co daje przewagę taktyczną podczas misji bojowych.
- Myśliwce F-22A Raptor i Su-35 posiadają zaawansowane możliwości wektorowania ciągu.



SAMOLOTY PIONOWEGO STARTU I LĄDOWANIA SHORT TAKE-OFF VERTICAL LANDING AIRCRAFTS (STOVL)



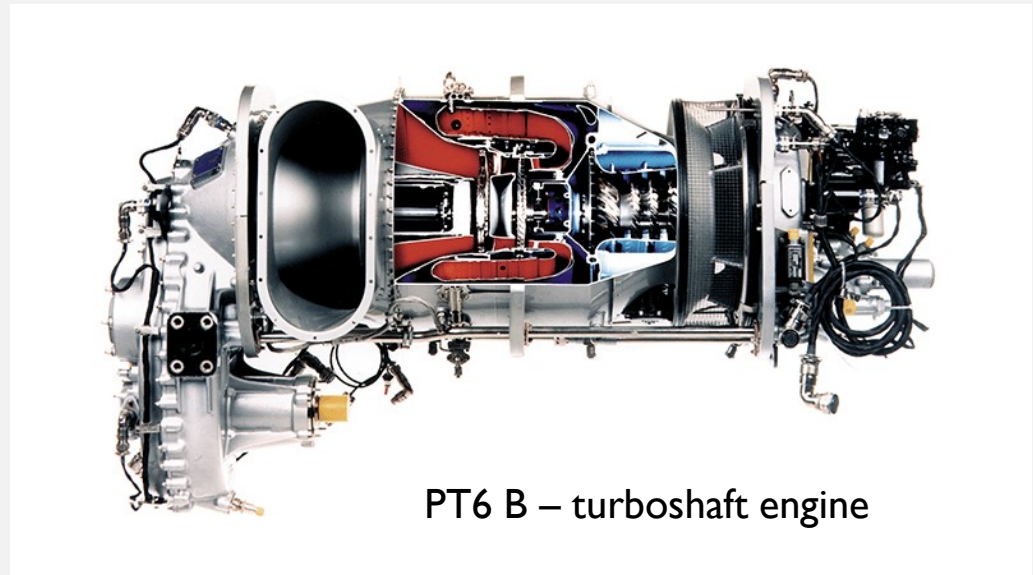
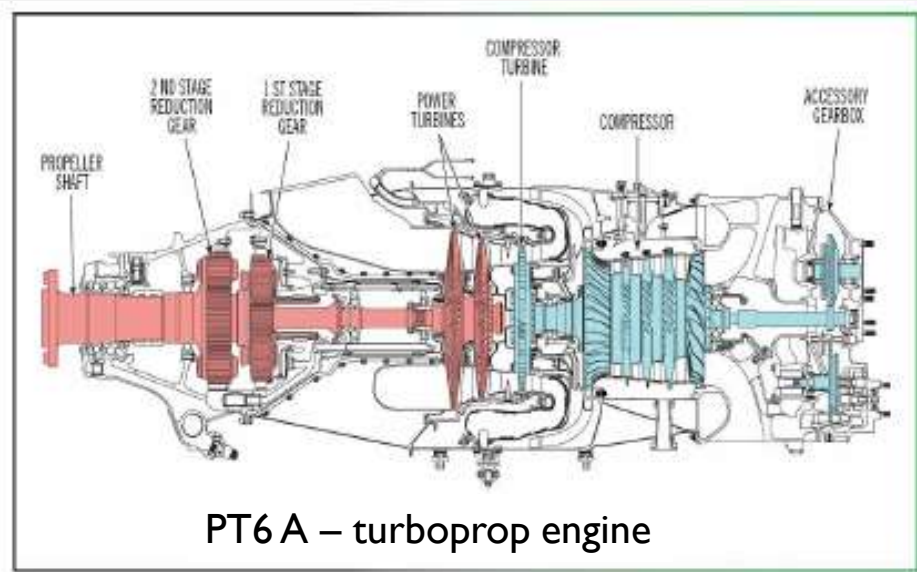
Lockheed Martin F-35B Lightning II



Rolls-Royce LiftSystem składa się z czterech głównych elementów:

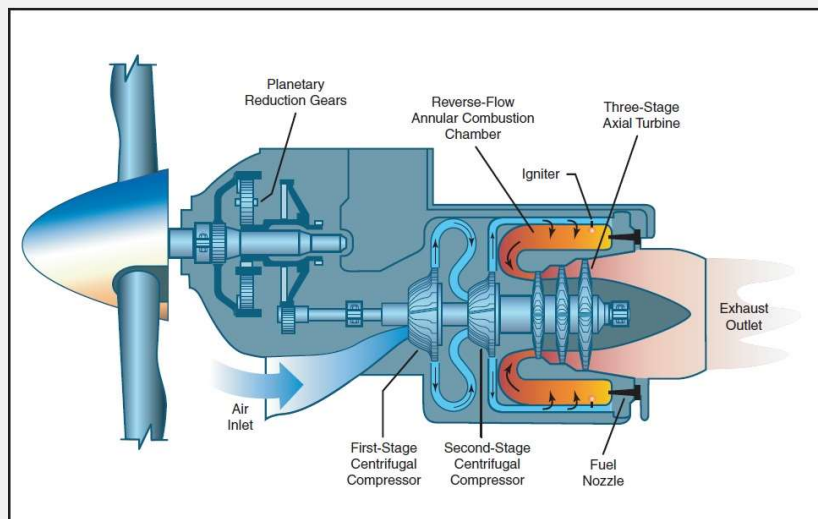
- LiftFan (ciąg 80 kN)
 - Wał napędowy silnik-wentylator
 - Moduł z obrotową dyszą trójłożyskową (3BSM) (ciąg 89 kN)
 - Dysze boczne (dwie) (ciąg 17 kN)
- Łączny ciąg: 186 kN

SILNIK TURBINOWY ŚMIGŁOWY (TURBOPROP) I ŚMIGŁOWCOWY (TURBOSHAFT)



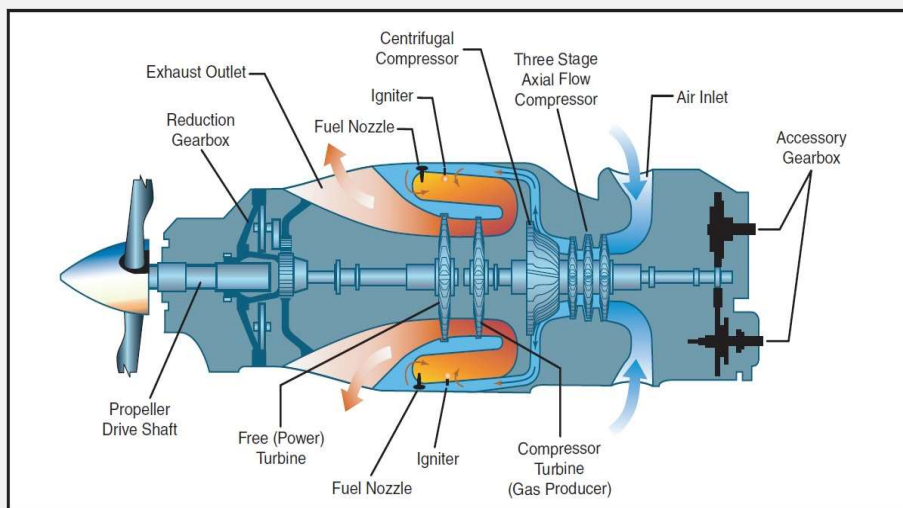
PT 6 engine family moc na wale wyjściowym od 500 shp do 19500 shp

PRZYKŁADY ROZWIĄZAŃ KONSTRUKCYJNYCH TURBINOWEGO SILNIKA ŚMIGŁOWEGO



Silnik jednowirnikowy (Single spool turboprop)

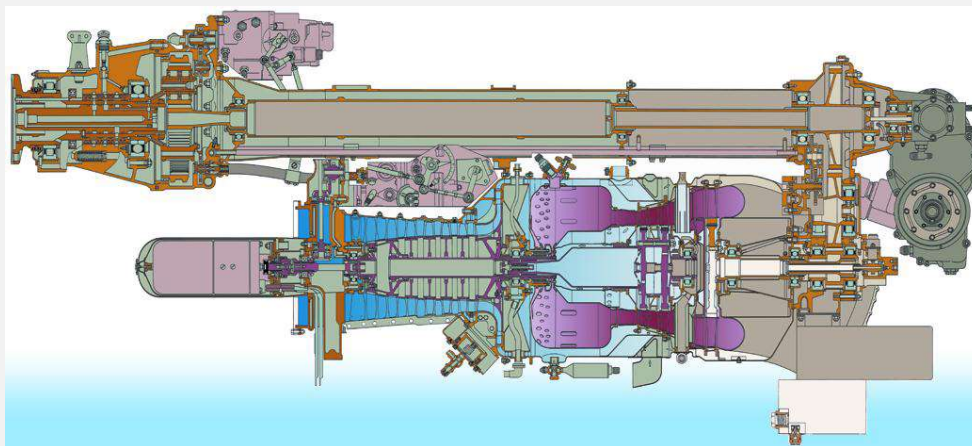
- Prosta konstrukcja – tylko jeden wał współosiowy.
- Śmigło jest napędzane poprzez przekładnię redukcyjną przez ten sam wał, który napędza sprężarkę.



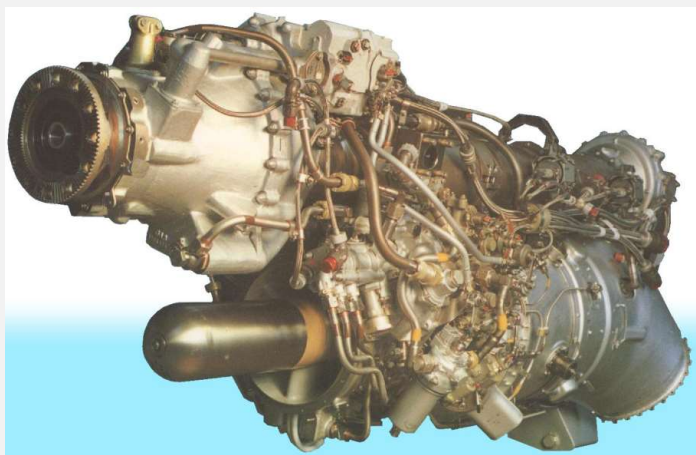
Silnik z wolną turbiną (free power turbine)

- Oferuje lepszą elastyczność i osiągi podczas szybkich zmian mocy, takich jak podczas startu i lądowania.
- Śmigło jest napędzane przez wolną turbinę za pośrednictwem oddzielnego wału, co umożliwia optymalne, wolniejsze prędkości obrotowe śmigła niezależnie od prędkości obrotowej wytwornicy spalin.

TURBINOWY SILNIK ŚMIGŁOWY TWD-10B



- Silnik do samolotu M-28 Bryza
- sprężarka osiowo-odśrodkowa
 - Komora spalania z wirującym wtryskiwaczem
 - Turbina sprężarki i wolna turbina napędowa
 - Moc startowa 960 KM



NAPĘDY TYPU PROPFAN

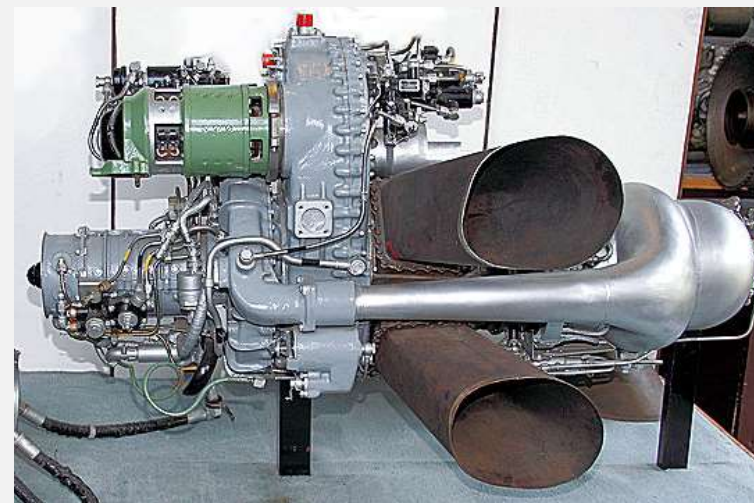
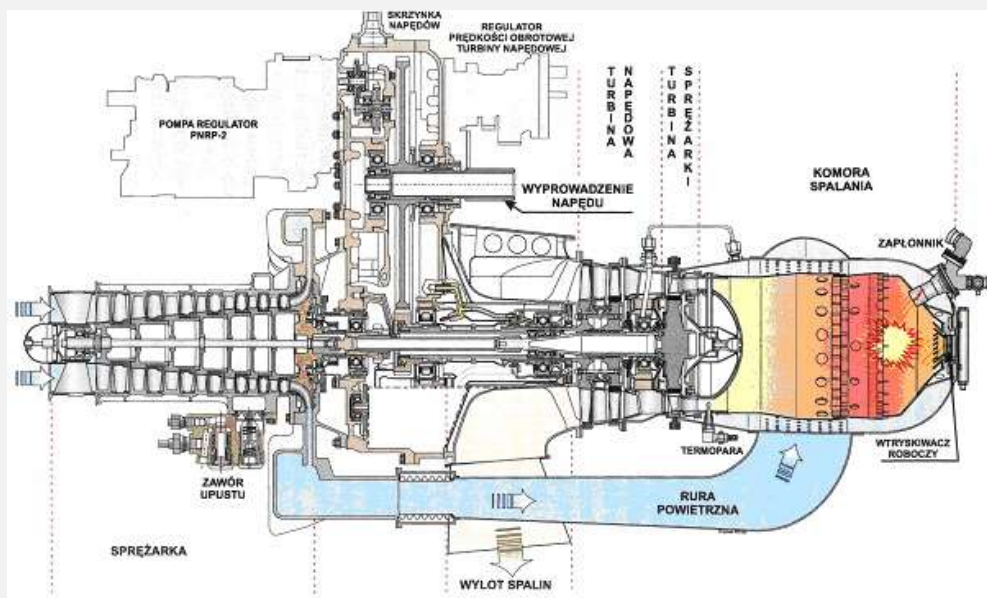


**Łopaty „śmigło-wentylatorów”
samolotu An-70 średnica 4,5 m**

Moc startowa 4x10 300 kW (silnik Progress D-27)

Zużycie paliwa na poziomie 30 % niższym niż porównywalne
samoloty o napędzie odrzutowym

TURBINOWY SILNIK ŚMIGŁOWCOWY GTD-350



GTD – 350 turbinowy silnik śmigłowiec z wolną turbiną (free power turboshaft) do śmigłowca Mi-2

Masa silnika: 135 kg

Moc startowa: 294 kW

Jednostkowe zużycie paliwa 0,37 kg/KM/h

ŚMIGŁOWCE

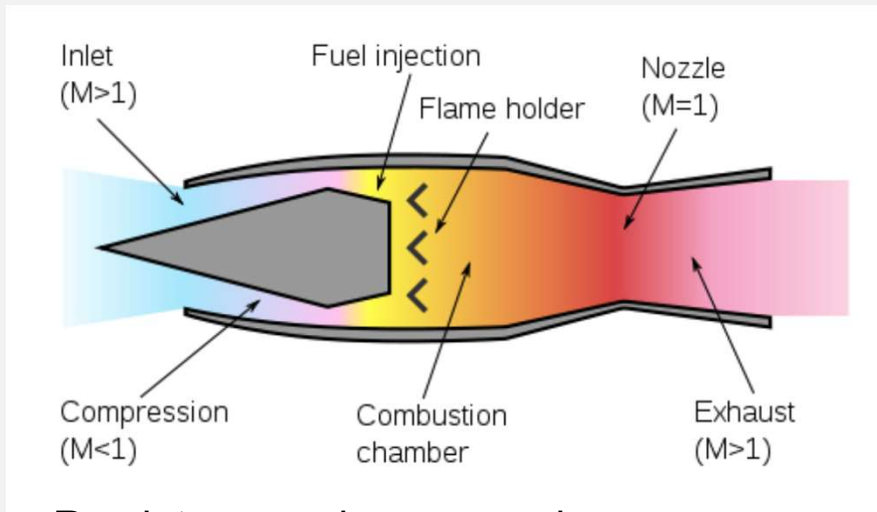


NAPĘD – dwa silniki PZL – 10W ,
moc startowa 900 kW,
moc krótkotrwała 1150 kW.

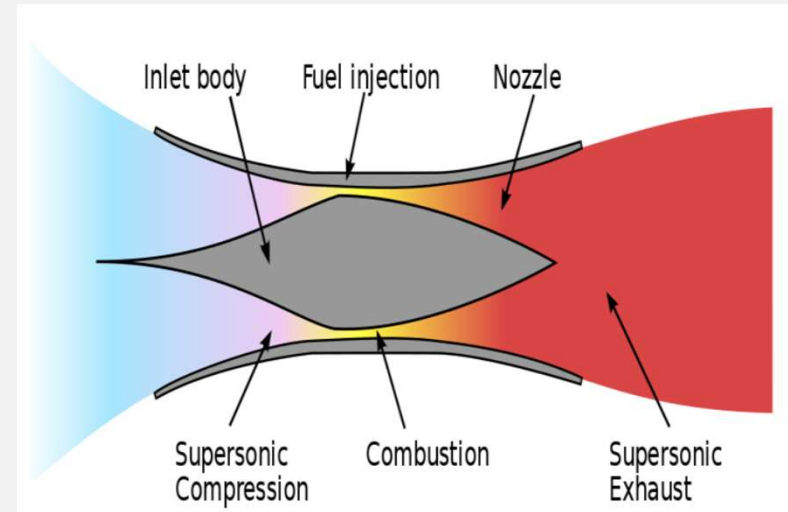


Śmigłowiec **PZL W-3A Sokół** – prędkość
maksymalna 260 km/h, pułap 6000 m

SILNIKI ODRZUTOWE – STRUMIENIOWE



Ramjet – przepływ gazu w komorze spalania jest poddźwiękowy



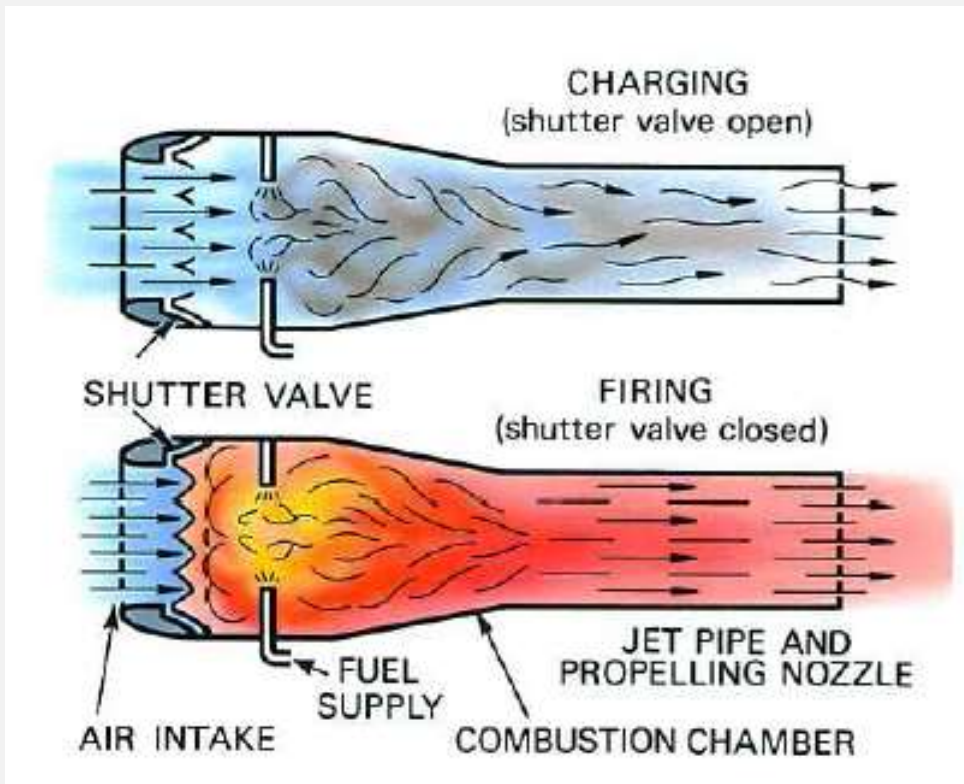
Scramjet – przepływ gazu w komorze spalania jest naddźwiękowy

HYPOSED III 7,6 Ma

X-43A achieved speed 9,6 Ma

https://www.youtube.com/supported_browsers?next_url=https%3A%2F%2Fwww.youtube.com%2Fwatch%3Fv%3DxpOa3B03gYg

SILNIKI ODRZUTOWE – PULSACYJNE



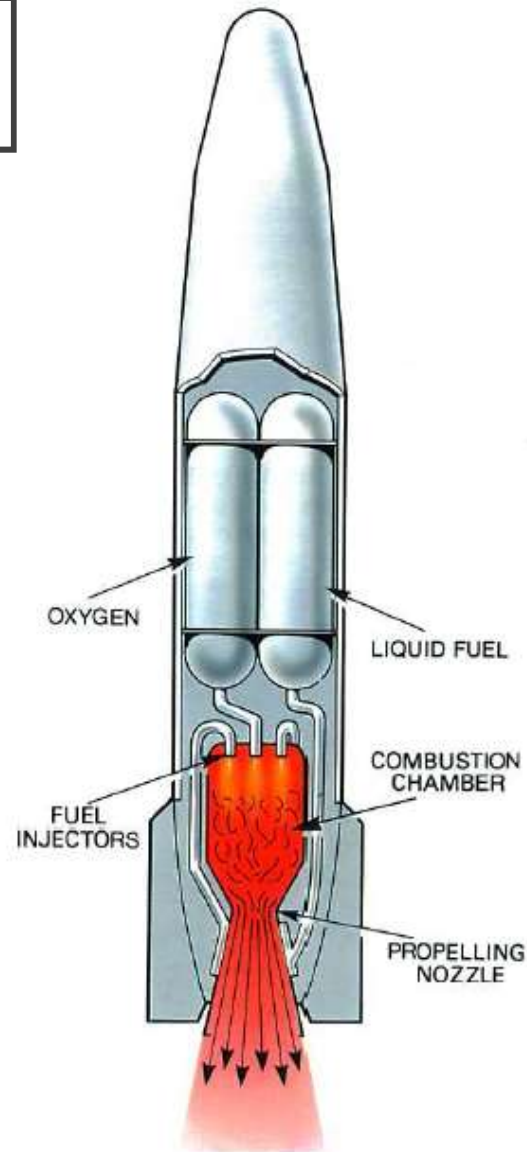
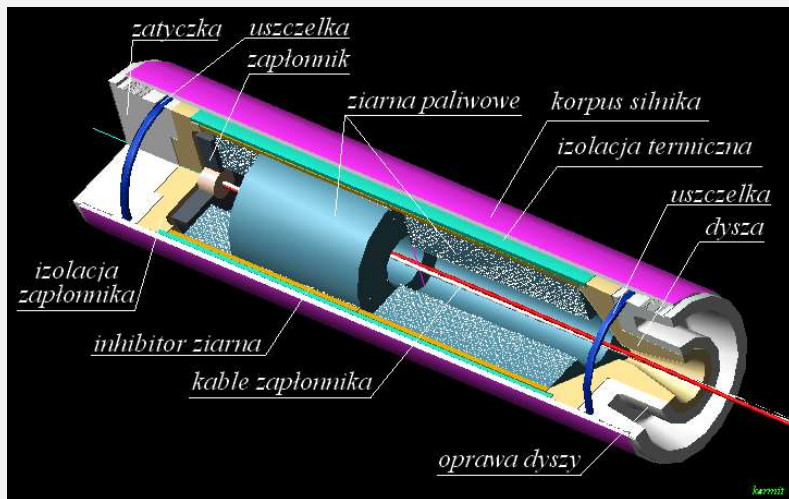
Najbardziej znanym silnikiem pulsacyjnym był niemiecki pocisk **V-1**, zwany także „bombą latającą”, używany pod koniec II wojny światowej, który pracował z częstotliwością około 40 cykli na sekundę.

Efekt pulsacji może być również osiągnięty w silniku bezzaworowym, zwanym silnikiem falowym, w którym cykliczna praca zależy od fal ciśnienia przemieszczających się tam i z powrotem w odpowiednio dobranej komorze silnika.

Silnik pulsacyjny wytwarza ciąg przy zerowej prędkości i może zostać uruchomiony ze stanu spoczynku, jednak jego ciąg nie jest w tych warunkach duży. Jego maksymalne możliwe prędkości lotu nie przekraczają 960 km/h (600 mph). Niska sprawność, silne drgania oraz wysoki poziom hałasu ograniczyły jego zastosowanie do tanich, bezzałogowych statków powietrznych.

SILNIK RAKIETOWY

- na paliwo stałe
- na paliwo ciekłe

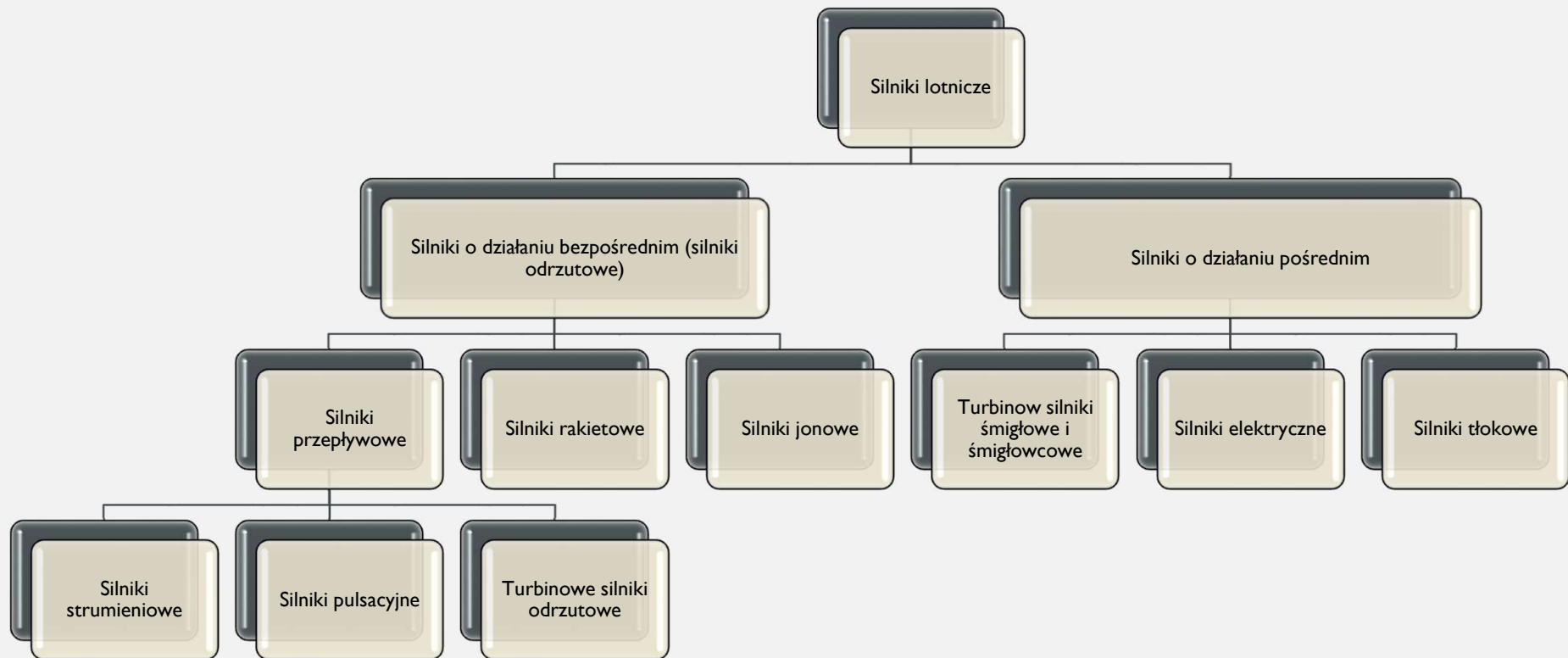


NAPĘD JONOWY (PLAZMOWY)

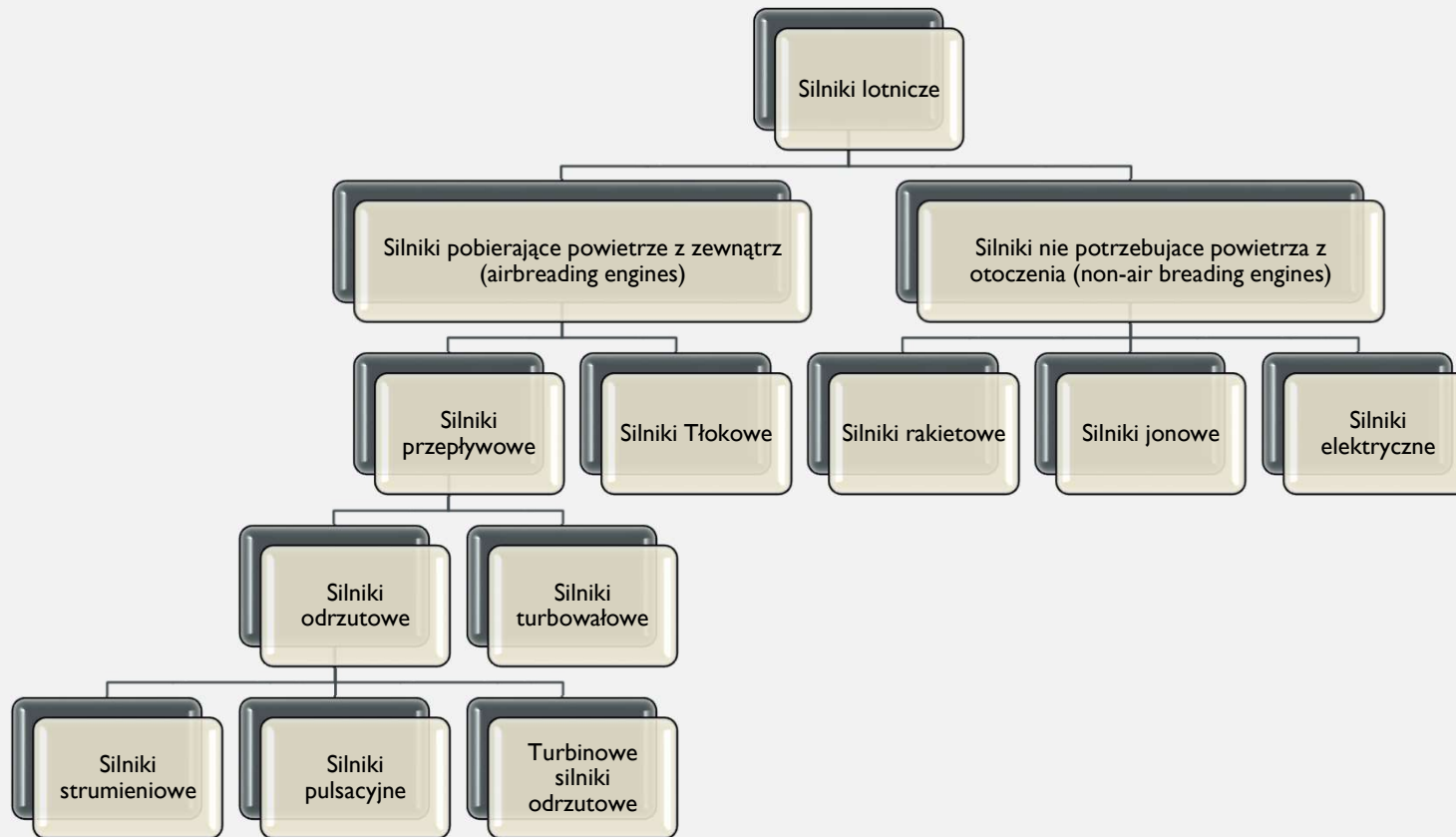
- Napęd jonowy jest cichy, „czysty” i bardzo wydajny.
- Czynnikiem roboczym jest silnie zjonizowany gaz (ksenon)
- Silnik cechuje się dużym ciągiem jednostkowym (prędkość wypływających jonów 35 km/s) jednak małą siłą ciągu ze względu na małą masę czynnika roboczego
- Jest on znacznie bardziej efektywny w przestrzeni kosmicznej od innych zespołów napędowych – wykorzystywany do pozycjonowania satelitów



PODZIAŁ SILNIKÓW LOTNICZYCH



INNY SPOSÓB PODZIAŁU SILNIKÓW LOTNICZYCH



SILNIKI W KTÓRYCH PRODUKCJI UCZESTNICZY SAFRAN

Silnik	Typ / charakterystyka	Zastosowanie
CFM56	Turbofan (silnik dwuprzepływowy) - silnik komercyjny, bardzo szeroko stosowany w samolotach pasażerskich.	Boeing 737, Airbus A320, A340
LEAP-1A / LEAP-1B / LEAP-1C	Turbofan (o dużym stopniu dwuprzepływowości) - silnik nowszej generacji, następca CFM56	Airbus A320neo, Boeing 737 MAX, COMAC C919
SaM146	Turbofan o ciągu od 62 do 77.8KN	Sukhoi Superjet 100
M88	Silnik dwuprzepływowy z dopalaczem o ciągu 50 kN i 75 kN z dopalaczem	Dassault Rafale
TP400-D6	Turbinowy silnik śmigłowy dużej mocy 8 250 kW	Airbus A400M
RTM322	Turbinowy silnik śmigłowcowy – moc ok 1600 kW	AgustaWestland Apache, AgustaWestland AW101, Leonardo AW149, Leonardo AW189K



**POLITECHNIKA
RZESZOWSKA**
im. IGNACEGO ŁUKASIEWICZA



**WYDZIAŁ
BUDOWY MASZYN
I LOTNICTWA**
POLITECHNIKI RZESZOWSKIEJ

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ