

奈赛集成推进系统短舱在 CFM 的 LEAP 喷气发动机上实现首飞

2014 年 10 月 9 日，美国加利福尼亚州，维克多维尔 – CFM 国际公司 LEAP-1C 发动机的机载测试评估的启动代表了航空业一个重要里程碑，即采用奈赛研制的先进发动机短舱系统的下一代集成推进系统实现首次试飞。

作为 LEAP-1C 性能提升的重要贡献者，奈赛的集成推进系统（IPS）短舱由两家行业专业公司（赛峰埃塞 AIRCELLE 和通用电气中河公司 MRAS）合作开发研制，为中国商飞 C919 飞机提供拥有改良气动性能、更的重量和更简易维护性设计的短舱。

装备奈赛 IPS 短舱的 LEAP-1C 发动机飞行测试于当地时间 10 月 6 日在美国加利福尼亚州威克多维尔正式启动，将一台全装发动机装备在 GE 航空改装的波音 747 测试平台上进行飞行测试。来自 AIRCELLE 和 MRAS 的工程师已在威克多维尔对短舱的安装进行了全程的支持，而且奈赛的技术支持也将贯穿今后的整个飞行测试活动。



奈赛为 CFM 国际公司 LEAP 1-C 发动机开发的集成推进系统短舱，于 10 月 6 日在 GE 航空 747 测试平台上实现首次机载飞行测试。

“我们关于真正意义上的集成推进系统的梦想如今已成为现实”，奈赛总裁 Michel Abella 如是说，“此次成就来源于合作公司双方在 2009 年 1 月份示范性合作开始之际，即合资公司成立伊始，所做出的寻求发动机短舱技术突破的决策。”

奈赛为 LEAP-1C 集成推进系统提供的短舱的关键因素包括：低阻直喷管防冰系统；首创的 0-Duct 滑动反推构型；和发动机结构连接的风扇罩；集成的安装连接系统从而减小发动机变形和增强翼上性能。得益于商飞为短舱同时设计的低阻轻质吊挂，集成推进系统的安装性能得到了进一步的提高。

一整块复合材料 0-Duct 构型代替了传统两块 D 型门式反推结构。当反推打开时，0-Duct 由改进的电反推系统驱动向后滑动至推力反向位置，由于移除了原本存在于发动机第二涵道中的阻力杆，涵道中的气体流动得以改善从而油耗得到降低，与此同时反推效率得以增加。

另外一个短舱系统技术创新点是直喷管防冰系统，相比较传统 Piccolo 管的短舱防冰系统，新型防冰系统通过将发动机引气更直接有效地在进气道唇内涡动，在重量、效率和维护性上得到改善。

秉承母公司（赛峰埃塞 AIRCELLE 和通用电气中河公司 MRAS）在他们各自的短舱和反推系统生产线上丰富的经验，奈赛 LEAP-1C 的短舱大量采用了轻质、降噪的复合材料。

关于奈赛

奈赛为未来全球旅行创造智能短舱系统。公司总部位于美国俄亥俄州辛辛那提，是赛峰埃塞 AIRCELLE 和通用电气中河公司 MRAS 各出资 50%的合资公司，是发动机短舱、反推力装置和航空部件行业领先的供应商。

公司联合 CFM 国际公司、GE 航空和赛峰集团，为各类飞机提供集成推进系统开发、生产和产品支持上卓越无双的专业技术与服务。