

全球

巴航工业与菲签署 6 架 A-29 “超级巨嘴鸟” 订单



巴航工业日前宣布与菲律宾空军签署 6 架 A-29 “超级巨嘴鸟” 轻型攻击和训练机确认订单。巴航工业 A-29 “超级巨嘴鸟” 凭借其严格的技术性能指标，从多家制造商参与的全球竞标中脱颖而出，最终被菲律宾空军选作机队现代化计划的指定机型。截至目前，该机型已被全球 14 家空军选用，交付将于 2019 年开始。

首架空客 A330-800 飞机开始总装



空客 A330neo 系列飞机最新成员 A330-800 飞机日前开始进行总装，计划于 2018 年中期进行首飞。

A330-800 是对 A330neo 系列飞机中最大成员 A330-900 的补充。其基础版本最大起飞重量为 242 吨，航程可达 7500 海里（13890 千米）。A330-800 飞机是在 A330-200 飞机基础上打造，后者在全球范围内现役机队规模超过 600 架。A330-800 和其在 300 座级飞机市场的姊妹机型 A330-900 之间拥有 99% 的通用性，二者共享相同的机身设计、发动机和交叉机组通用性优势，均配备了全新罗尔斯·罗伊斯遄达 7000 发动机，拥有无缝进气道的全新发动机短舱、钛金属吊架，全新机翼和“空客飞行空间”客舱。

全球最大飞机发动机 GE9X 做好试飞准备



凭借其安装在 14.5 英尺（约 4.42 米）发动机短舱内的直径超过 11 英尺（约 3.35 米）的复合扇，GE 公司的 GE9X 成为世界上最大的飞机发动机，将为波音目前正在研制中的 777X 远程宽体飞机提供动力。

随着 GE9X 进入 FAA 认证的最后阶段，GE 公司一直在全球各地对这款发动机进行测试。最近，一个 GE9X 发动机被装在了 GE 的 747-400 试飞平台左侧机翼的 2 号位上。GE 称，这是该项目的第四个发动机，下一步计划运送两个发动机给波音，用在首架 777X 飞机上。波音希望于 2019 年初对 777X 项目中的首架飞机 777-9 进行试飞。（马倩 编辑整理）

E-Fan X: 飞向未来天空

空中客车、罗尔斯·罗伊斯和西门子日前宣布合作研发一款飞行验证机，这将成为民用飞机混合动力电动推进的重大进步。

三家公司在位于伦敦的皇家航空学会共同宣布了这一开创性的合作，该项目汇集了电力和推进技术方面一些全球最重要的专家。

E-Fan X 混合动力电动技术验证机预计将于 2020 年首飞。该验证机将暂时使用一架 Bae146 飞机作为飞行测试平台，四台燃油发动机其中一台将被两兆瓦功率的电动机取代。一旦系统成熟性得到验证后，飞机上的另一台燃油发动机也将被电动机取代。

“E-Fan X 是我们在可预见的未来内实现电动飞行的重要一步。我们从电动飞行验证机的历史中吸取经验，这将为安全、高效、经济的混合动力单通道民用飞机铺平道路。我们

认为，混合动力电动推进技术将是航空业未来引人注目的技术。”空客首席技术官保罗·艾瑞蒙科表示。

E-Fan X 验证机将探索高功率推进系统的挑战，例如热效应、电动推力管理、海拔高度和对电力系统的动态影响以及电磁兼容性问题。目标是推动和完善技术、性能、安全性和可靠性，使混合动力电动技术得以快速发展。该计划还旨在确定电动飞机未来认证的要求，同时培训新一代设计师和工程师，使混合动力电动民用飞机更接近现实。

作为 E-Fan X 计划的一部分，空中客车、罗尔斯·罗伊斯和西门子将分别在各自的专业领域贡献丰富的经验和专业知识。

空中客车将负责混合动力电动推进系统的控制架构和电池的整体整合，以及与飞行控制系统的整合。

罗尔斯·罗伊斯将负责涡轴发动

机、两兆瓦发电机和电子设备。还将与空客一起对现有发动机短舱和西门子电动机进行风扇适配工作。

西门子将提供两兆瓦的电动机和其电子控制单元，以及变频器、直流转换器和能量分配系统。这将基于 2016 年启动的空中客车和西门子在 E-Aircraft System House 项目的合作成果，其目标是研发并完善不同电力推进系统组件以及各种功率级别的地面验证。

罗尔斯·罗伊斯首席技术官保罗·斯特恩说：“E-Fan X 计划使我们能够利用丰富的电力专业知识为飞行带来革命性的变化，迎接航空业的第三个时代。对于我们来说，这是一个激动人心的时刻，因为这项技术进步将使罗尔斯·罗伊斯打造世界上最强劲的飞行发电机。”

“西门子一直在全力推进核心技术领域的创新。2016 年 4 月，我们

与空客合作，开创了电动交通的新篇章。通过为飞机研发电力推进，我们为公司、为我们的客户和社会创造新的视角。借助于 E-Fan X 的合作伙伴关系，我们下一步将在飞行中进行技术验证。”西门子首席技术官博乐仁表示。

当今航空领域面临的主要挑战之一就是向改善环保表现的交通工具转型，这种交通工具效率更高，对化石燃料的依赖性更低。合作三方致力于实现欧盟委员会针对航空业的航路 2050 愿景中欧盟技术环境目标（二氧化碳减排 60%，氮氧化物减排 90%，噪音减少 75%）。这些无法用目前现有的技术来实现。因此，空中客车、罗尔斯·罗伊斯和西门子正在投资并关注包括电气化在内不同技术领域的研究工作。目前，电动和混合动力电动推进技术被视为解决这些挑战最有前途的技术之一。（综合）

俄 A-100 新一代预警机首飞



继图-160M2 新型轰炸机下线后，俄大飞机发展又取得一重要成果。日前，搭配先进相控阵雷达的俄新一代预警机 A-100 首飞成功。俄塔斯社报道称，该机将在 2020 年完成飞行试验并装备部队，未来将取代俄罗斯现役的 A-50 系列预警机。

根据俄罗斯此前公开的信息，A-100 预警机换装主动相控阵雷达，与 A-50 系列预警机使用的机械扫描雷达相比，其探测距离、目标刷新率和跟踪精度等战技指标都有大幅提升，能够对海上、空中和地面目标实施跟踪。在跟踪空中目标时，跟踪距离高达 600 千米。

塔斯社报道称，A-100 预警机

使用了伊尔-76MD-90A 运输机平台，该运输机平台采用 PS-90A 涡轮风扇发动机，载重量达到 52-60 吨，无论是速度、载重量以及航程都比之前的伊尔-76 早期型号有了较大的进步。

与世界主流新型预警机一样，A-100 是一款集情报、监视、侦察、预警以及指挥于一体的预警机，除了装备全新的有源相控阵雷达作为主探测装置，还有全新的情报、电子战等子系统。

在完成首飞之后，这架 A-100 预警机还会进行一系列试验项目，预计到 2020 年前后进入批量生产并列表。据悉，俄计划装备 40 架左右 A-100 预警机。

俄军事专家弗拉基米尔·谢尔巴科夫介绍，A-100 预警机具备探测第五代战机等隐身装备的能力。他说：“一些设计方案的落实，有助于提高对不同隐身水平的敌方飞行器的发现概率和打击效率，如敌方第五代战机和新型巡航导弹等。”

（方皓）

波音加快推进 737MAX 系列化发展



波音公司 737MAX 项目即将迎来里程碑式节点。第一批缩短型 737-7 机身于 11 月下旬进入装配线，加长型 737-10 的设计构型预计 12 月确定，737-9 修订型号证书将在 2018 年初取得，已经率先交付市场运营的 737-8 交货量接近 40 架。

波音于 10 月初开始生产第一架 737-7 飞机翼梁，有望在近期将该机型的首个机身装到 MAX 专用的“西部”装配线上。

波音即将建成 737-9 的生产线。目前，已有两架 737-9 试飞机完工。相比 737-8 型，737-9 初始批次所需的大部分更改包括修改布线以符合 FAA 的电气导线互连系统

（EWIS）标准。737-9 目前正在进行自动着陆认证测试，进展比较顺利，相比 737-8 所需起落架更少。737-9 修订型号证书将在 2018 年初取得。

此外，波音公司也接近完成加长型 737-10 的紧凑构型——MAX 系列的最长型别，其全长为 143 英尺 8 英寸（约 43.8 米）。虽然该机机身延伸部分是一个相对简单的基准结构，但关键的设计变化是主起落架。虽然所有的 MAX 型都改进起落架长度为 8 英寸（约 0.2 米），为大型发动机 Leap1B 提供额外的离地间隙，但 737-10 型需要将主起落架外加长到 9 英寸（约 0.23 米），以便有足够的机身转弯角度。

对于已经运营的 737-8，波音近日向第九位客户交付了第 37 架 737-8，并正在研究采用兰顿、华盛顿的生产线，以每月 60 架甚至更高的前所未有的速度生产。

（王妙香）

德事隆推出多用途涡桨飞机——赛斯纳 SkyCourier 408

近日，德事隆航空宣布推出新型双发、上单翼大型多用途涡桨飞机——赛斯纳 SkyCourier 408。全球最大快递运输公司——联邦快递已经作为首发客户签署了合约，订单数量多达 100 架。首架飞机订单包含 50 架货机和 50 架客机购买权。全新设计的赛斯纳 SkyCourier 408 计划在 2020 年投入使用。

德事隆航空总裁兼首席执行官 Scott Ernest 表示，赛斯纳 SkyCourier 408 拥有卓越的性能与极低的运营成本，以及只有全新设计机型才具备的客舱灵活性、有效载荷能力和效率。这款机型将填补这个细分市场的空白。

赛斯纳 SkyCourier 408 专为高负荷运营而设计，提供用户货机与客机两种布局选择。货机将配备一扇大

型货舱门以及拥有平坦地板的机舱，其尺寸可以容纳三个运输集装箱，并且拥有 2721.6 千克（6000 磅）的最大有效载重能力。这款飞机还将实现高达 370.4 千米/时（200 节）的最大巡航速度和 1666.8 千米（900 海里）的最大航程。

赛斯纳 SkyCourier 408 客机布局则能容纳 19 名乘客。客机拥有机组人员和乘客舱门，能够轻松实现顺畅的登机体验，同时还配有大型客舱舷窗，以便乘客获得极佳的自然光线和视野。这两种布局都将配备单点压力加油装置，以确保更快的过站速度。

几十年来，赛斯纳大篷车平台为单发多用途飞机设立了世界级标准。赛斯纳 SkyCourier 408 将延续德事隆航空在大型多用途机型类别的丰富成功经验，为用户提供强劲性能与任



务灵活性。

德事隆航空与联邦快递合作深远。在过去超过 30 年间，赛斯纳大篷车平台一直是联邦快递支线飞机机队的选择。“这款全新的先进机型将在我们支线飞机的现代化战略中发挥

关键作用。”联邦快递总裁兼首席执行官 David L. Cunningham 表示，“赛斯纳 SkyCourier 408 的一系列出众性能将进一步提升我们的长期支线战略。”（心文）

CAN 中国航空报社
China Aviation News

从这里读懂中国航空

2018年度《中国航空报》征订工作全面启动!

2018年《中国航空报》对开八版，全彩印刷，周三刊，每周二、四、六出版，全年145期，全年订价：290元。

请直接联系报社订阅

订报联系人：中国航空报社读者服务部 闫智 张涛

订阅电话：010-64074020 13701356181

传真：010-64023116

E-mail: faxing@cannews.com.cn

详情请见：中国航空新闻网（cannews.com.cn） 发行投诉监督电话：010-64074020



订报啦!

