

# Spór o hamulce 787

#Lotnictwo cywilne 2 stycznia 2010

**Spółka Crane nie chce kontynuować na dotychczasowych warunkach opracowywania systemu hamulcowego do Boeinga 787. Poinformowała o przerwaniu prac.**



Crane Aerospace & Electronic uważa za niekorzystną dotychczasową współpracę z General Electric Aviation Systems. Chciałaby współpracować bezpośrednio z Boeingiem. Już na początku tego roku oczekuje zapłaty 18,9 mln USD za opracowanie modyfikacji wynikających z dotychczasowych prób, które będą mogły być potencjalnie zastosowane w egzemplarzu 787-9.

Crane odpowiada za

całkowicie elektryczny, cyfrowy system sterowania hamulcami i kontroli ich funkcjonowania, który ma być lżejszy i bardziej niezawodny, a także łatwiejszy w eksploatacji i naprawach, niż dotychczas stosowane układy hydrauliczne. Same hamulce dostarczają inne przedsiębiorstwa, przede wszystkim Messier-Bugatti (na zdjęciu - stanowisko prób hamulców).

Spór z Crane to jeden z wielu problemów związanych z rozwojem samolotu 787. Oblot jego prototypu odbył się z ponad 2-letnim opóźnieniem w stosunku do planu ([Oblot Dreamlinera](#), [Oblot drugiego Dreamlinera](#)). Boeing nie podał, jaki system hamulcowy został użyty w pierwszych prototypach.

Całkowicie elektryczny system sterowania hamulcami dla samolotów wojskowych opracował Goodrich. W latach 1998-1999 był on testowany na myśliwcach F-16. Seryjnie jest instalowany na bezpilotowcach RQ-4B Global Hawk Block 20.



Crane Aerospace & Electronic uważa za niekorzystną dotychczasową współpracę z General Electric Aviation Systems. Chciałaby współpracować bezpośrednio z Boeingiem. Już na początku tego roku oczekuje zapłaty 18,9 mln USD za opracowanie modyfikacji wynikających z dotychczasowych prób, które będą mogły być potencjalnie zastosowane w egzemplarzu 787-9.

Crane odpowiada za całkowicie elektryczny, cyfrowy system sterowania hamulcami i kontroli ich funkcjonowania, który ma być lżejszy i bardziej niezawodny, a także łatwiejszy w eksploatacji i naprawach, niż dotychczas stosowane układy hydrauliczne. Same hamulce dostarczają inne przedsiębiorstwa, przede wszystkim Messier-Bugatti (na zdjęciu - stanowisko prób hamulców).

Spór z Crane to jeden z wielu problemów związanych z rozwojem samolotu 787. Oblot jego prototypu odbył się z ponad 2-letnim opóźnieniem w stosunku do planu ([Oblot Dreamlinera](#), [Oblot drugiego Dreamlinera](#)). Boeing nie podał, jaki system hamulcowy został użyty w pierwszych prototypach.

Całkowicie elektryczny system sterowania hamulcami dla samolotów wojskowych opracował Goodrich. W latach 1998-1999 był on testowany na myśliwcach F-16. Seryjnie jest instalowany na bezpilotowcach RQ-4B Global Hawk Block 20.

Powiązane wiadomości

[Spór o hamulce 787 \(2010-01-02\)](#)

[Oblot Dreamlinera \(2009-12-16\)](#)

[Oblot drugiego Dreamlinera \(2009-12-23\)](#)

[Oblot Dreamlinera \(2009-12-16\)](#)