

Jeszcze o akumulatorach Boeingów

#Lotnictwo cywilne 30 stycznia 2013

Przedstawiciele japońskich linii ANA i JAL poinformowali, że jeszcze przed pożarami akumulatorów, które doprowadziły do uziemienia Dreamlinerów na całym świecie, wielokrotnie stwierdzano ich niesprawność i wymieniano na nowe.

Image not found or type unknown

Nowy akumulator litowo-jonowy Dreamlinera. Specjaliści zwrócili uwagę, że urządzenie składa się z 8 połączonych ze sobą ogniw, co pogarsza charakterystyki chłodzenia i zwiększa ryzyko samozapłonu / Zdjęcie: NTSB

Rzeczniczka prasowa All Nippon Airways powiedziała, że przed awaryjnym lądowaniem jednego z 17 posiadanych przez linię Dreamlinerów, które odbyło się 16 stycznia br. ([Zawiodły zabezpieczenia](#), 2013-01-25), aż 10 razy wymieniano wadliwe akumulatory. Dwa razy robiono to w maju ub.r., czterokrotnie w październiku oraz dwukrotnie w listopadzie i grudniu. Powodem było niedoładowanie lub całkowita niesprawność urządzeń. Usterki nie zgłaszano władzom lotniczym, ponieważ uznano, że nie mają wpływu na bezpieczeństwo – usuwano je przed lotami.

Podobne problemy dotknęły Japan Airlines, jednak przedstawiciele tej linii nie podali szczegółów, ograniczając się do stwierdzenia, że *kilka razy* wymienili wadliwe akumulatory.

Specjaliści są zgodni, że zastosowanie niesprawdzonych w lotnictwie baterii litowo-jonowych było poważnym ryzykiem, na jakie zdecydował się Boeing. Są one bardziej

wydajne od klasycznych nikielowo-kadmowych lub ołowiowo-kwasowych, co przekłada się na mniejsze wymiary i masę. Niestety, charakteryzują się one osiąganiem wyższych temperatur pracy oraz większą podatnością na samozapłon, np. w przypadku zwarcia.

Zwykle jednorazowe baterie litowe były np. przyczyną przynajmniej dwóch wypadków, w których spłonęły samoloty transportowe ([Litowe baterie przyczyną katastrofy?](#), 2010-10-09). W październiku 2011 amerykańskie władze lotnicze nakazały natomiast wymianę na klasyczne akumulatorów litowo-jonowych w dyspozycyjnych Cessnachs Citation CJ4, również po podobnym incydencie z ich pożarem ([Napięcie akumulatora 787 JAL w normie](#), 2013-01-20).

Jeżeli dochodzenia w sprawie obu pożarów na pokładach Dreamlinerów wykażą, że przyczyną były wadliwe akumulatory, ewentualne rozwiązanie problemu może okazać się długotrwałe. Zastosowanie zmodernizowanych urządzeń lub ich zastąpienie klasycznymi akumulatorami będzie wymagać zmian konstrukcyjnych i pełnego zakresu badań instalacji elektrycznej, co zdaniem części obserwatorów może przedłużyć okres uziemienia kilkudziesięciu dostarczonych już Dreamlinerów nawet do 2014.

Powiązane wiadomości

[Jeszcze o akumulatorach Boeingów \(2013-01-30\)](#)

[Litowe baterie przyczyną katastrofy? \(2010-10-09\)](#)

[Zakaz przewozu litowych baterii \(2007-12-29\)](#)

[Katastrofa Boeinga 747 UPS w Dubaju \(2010-09-03\)](#)

[Napięcie akumulatora 787 JAL w normie \(2013-01-20\)](#)

[Spalony akumulator Dreamlinera \(2013-01-15\)](#)

[Pożar Dreamlinera w Bostonie \(2013-01-08\)](#)

[Przegląd bezpieczeństwa Dreamlinerów \(2013-01-12\)](#)

[Uziemione Dreamlinery ANA i JAL \(2013-01-16\)](#)

[Stała ekspozycja Dreamlinerów \(2012-12-22\)](#)

[Spalony akumulator Dreamlinera \(2013-01-15\)](#)

[Przeładowane akumulatory 787 ANA \(2013-01-19\)](#)

[Spalony akumulator Dreamlinera \(2013-01-15\)](#)

[Uziemione Dreamlinery ANA i JAL \(2013-01-16\)](#)

[Dreamlinery uziemione \(2013-01-17\)](#)

[Zawiodły zabezpieczenia \(2013-01-25\)](#)

[Pożar Dreamlinera w Bostonie \(2013-01-08\)](#)

[Problemy Dreamlinerów \(2012-12-17\)](#)

[Stała ekspozycja Dreamlinerów \(2012-12-22\)](#)

[Uziemione Dreamlinery ANA i JAL \(2013-01-16\)](#)

[Stała ekspozycja Dreamlinerów \(2012-12-22\)](#)

[Spalony akumulator Dreamlinera \(2013-01-15\)](#)

[Napięcie akumulatora 787 JAL w normie \(2013-01-20\)](#)

[Spalony akumulator Dreamlinera \(2013-01-15\)](#)

[Uziemione Dreamlinery ANA i JAL \(2013-01-16\)](#)

[Przeładowane akumulatory 787 ANA \(2013-01-19\)](#)

