

Proste rozwiązanie dla 787?

#Lotnictwo cywilne 21 lutego 2013

Według *The New York Times*, przedstawiciele Boeinga przedstawiają jutro rozwiązanie problemu akumulatorów Dreamlinerów. Wprowadzenie dodatkowej izolacji między ogniwami ma zlikwidować ryzyko pożaru i umożliwić powrót do lotów w ciągu 2 miesięcy.



Spalony akumulator Dreamlinera. Zwraca uwagę szczelny montaż ogniw (komórek akumulatora) i zamknięcie ich w niewielkiej skrzyni / Zdjęcie: komonews.com

Wczorajszy *The New York Times* donosi na podstawie nieoficjalnych informacji, że w piątek przedstawiciele Boeinga przedstawiają amerykańskim władzom lotniczym FAA wyniki dotychczasowych badań związanych z przypadkami pożarów litowo-jonowych akumulatorów samolotów modelu 787. Doprowadziły one do uziemienia wszystkich, ok. 50 maszyn wykorzystywanych przez kilka linii lotniczych świata, w tym PLL LOT ([Zawiodły zabezpieczenia](#), 2013-01-25).

Według gazety, specjalistom Boeinga udało się określić warunki, w których może dojść do samozapłonu. Na tej podstawie opracowali odpowiednie – ich zdaniem – rozwiązanie. Polega ono na umieszczeniu warstwy izolacyjnej między komórkami akumulatora. Twierdzą, że wyeliminuje to całkowicie ryzyko pożaru i deklarują, że w przypadku uzyskania aprobaty FAA, będą potrzebowali dwóch miesięcy na wprowadzenie zmian i przywrócenie do lotów uziemionej floty Dreamlinerów. Jest to zgodne z terminami, przedstawianymi nieoficjalnie przez koncern na początku lutego br. ([Co najmniej kwartał bez Dreamlinerów](#), 2013-02-12).

Specjaliści zwracają jednak uwagę, że w przypadku Boeingów 787 problem dotyczy nie tylko akumulatorów, ale i całego, bardzo skomplikowanego systemu elektrycznego. Znamienne jest też, że konkurencyjny Airbus zdecydował o rezygnacji z jonowo-litowych akumulatorów w rozwijanym A350 na rzecz mniej wydajnych, ale bardziej

bezpiecznych, klasycznych urządzeń niklowo-kadmowych ([A350 bez akumulatorów litowo-jonowych](#), 2013-02-15).

Powiązane wiadomości

[Proste rozwiązanie dla 787?](#) (2013-02-21)

[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)

[Co najmniej kwartał bez Dreamlinerów](#) (2013-02-12)

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

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

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

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

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

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

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

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

[A350 bez akumulatorów litowo-jonowych](#) (2013-02-15)

[Zmontowany A350 XWB MSN1](#) (2012-12-05)

[Kadłub A350XWB w Tuluzie](#) (2011-12-24)

[Ruszył montaż Airbusa 350](#) (2012-04-10)

[Co najmniej kwartał bez Dreamlinerów](#) (2013-02-12)

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

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