

Wadliwa instalacja elektryczna KC-46A

#Lotnictwo wojskowe 17 września 2014

Problemy z wiązkami przewodów elektrycznych powodują opóźnienia w budowie KC-46A.



Obecnie w zakładach w Everett trwa montaż 4 pierwszych przedseryjnych Pegasusów. Do 2017 do US Air Force dysponować mają 18 samolotami tego typu / Zdjęcie: Bartosz Głowacki

Audyt przeprowadzony przez Boeinga wykazał, że ok. 5% z 98 tys. wiązek przewodów elektrycznych, jakie zawiera instalacja wielozadaniowego tankowca-transportowca KC-46A Pegasus ([Początek budowy KC-46A](#), 2013-06-30), zostało zabudowanych zbyt blisko siebie lub ma wadliwą izolację. W związku z tym nie spełniają one wymagań bezpieczeństwa. Oprócz tego ok. 350 wiązek należy wybudować i zabudować ponownie, ponieważ zawierają one przewody instalacji podstawowych i pomocniczych, co jest niedopuszczalne. Ze względu na konieczność podwojenia lub potrojenia instalacji elektrycznych niektórych urządzeń, całkowita długość przewodów elektrycznych KC-46A wynosi ok. 200 km.

Według przedstawicieli Boeinga nie jest to wielkie wyzwanie, które wymaga drobnych zmian konstrukcyjnych. Problemy z wiązkami przewodów elektrycznych zostały wykryte już wcześniej, zarówno przez inspektorów FAA, jak i przedstawicieli nadzoru wojskowego. Zaskoczeniem jest dla nich natomiast fakt, że US Air Force zażyczyły sobie przekonstruowania wiązek teraz, a nie podczas prób w locie, jak uzgodniono wcześniej.

Przekonstruowanie i położenie na nowo wiązek elektrycznych w 4 przedseryjnych Pegasusach ma zająć ok. 6 miesięcy. Pierwszy z w/w samolotów (EMD1) jest ukończony w 96% i wymaga tylko wprowadzenia zmian instalacji elektrycznej. Drugi (EMD4) jest ukończony w 75%, a dwa pozostałe (EMD 2 i EMD3) – w ponad 60%. Samoloty te otrzymają przekonstruowaną instalację elektryczną.

EMD1 (oznaczony jako 767-2C) zostanie użyty do prób mających na celu uzyskanie tzw. Zmienionego Certyfikatu Typu FAA, przed zabudowaniem wyposażenia do przetaczania paliwa i wojskowej awioniki, ponieważ FAA nie ma uprawnień do certyfikowania awioniki wojskowej i układów samoobrony. W celu przeprowadzenia prób naziemnych i określenia poziomu drgań EMD1 został wyposażony w zmodyfikowany przewód sztywny, zapożyczony od KC-10. Później EMD1 zostanie przekształcony w pełnoprawny KC-46A. Jego oblot ma nastąpić najwcześniej w połowie listopada br.

Po nim, według najnowszych założeń, w kwietniu 2015 oblatany zostanie EMD4, który będzie już *prawdziwym* KC-46A, posiadającym Uzupełniający Certyfikat Typu FAA i certyfikat wojskowy. Jako 767-2C zbudowany zostanie także EMD3. Natomiast EMD2 od początku będzie docelowym Pegasusem.

Powiązane wiadomości

[Wadliwa instalacja elektryczna KC-46A \(2014-09-17\)](#)

[Początek budowy KC-46A \(2013-06-30\)](#)

[A jednak Boeing! \(2011-02-25\)](#)

[Oferty EADS i Boeinga \(2011-02-11\)](#)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o