

Aerospazio Campania



Boeing comunica la nuova programmazione del Dreamliner 787.

Jim McNerney a.d. Boeing, rende noto che il primo volo del 787 sarà entro la fine del 2009 e la prima consegna del velivolo nell'ultimo trimestre del 2010.

Il programma, più innovativo dell'aeronautica civile per Jim McNerney a.d. Boeing avrebbe superato le difficoltà di questi ultimi mesi ed entro la fine di quest'anno effettuerebbe il primo volo con un ritardo di due anni sul programma originale.



Le notizie che arrivano dal costruttore americano sul 787 rassicurano gli operatori e le imprese che partecipano al progetto, e giungono due mesi dopo che Boeing aveva sorprendentemente rinviato il primo volo pochi giorni dopo aver confermato che sarebbe avvenuto entro fine giugno.

Il rinvio dichiarato Boeing era stato inevitabile dopo la scoperta di problemi in varie aree strutturali, alcune anche nella sezione 46 della fusoliera costruita da Alenia Aeronautica.

Pat Shanahan, vice president e responsabile del programma ha aggiunto che "Boeing installerà la modifica alla sezione laterale della fusoliera sul velivolo per i test statici" e "che contestualmente ZA001, il primo prototipo del 787, è pronto a volare".

Il manager dell'azienda ha dichiarato che sulle fusoliere costruite «I particolari di progetto e il piano di applicazione sono quasi completi, e il team sta preparando gli aerei per le modifiche e i collaudi».

Le modifiche comporteranno nuove prove statiche prima di passare alle prove di volo per verificare anche la durata a fatica dei rinforzi e confermarne la validità a lungo termine.

Il Dreamliner dovrebbe, il condizionale a questo punto, dopo i continui slittamenti, è d'obbligo, fare il suo primo volo entro fine anno e sarà consegnato ad All Nippon Airways, il primo cliente nel quarto trimestre 2010.

Il secondo 787 ha intanto iniziato le prove di rullaggio e frenata sull'aeroporto di Everett, i primi tre Dreamliner costruiti non entreranno mai in servizio: gli aerei hanno subito una tale quantità di modifiche e interventi che Boeing ha pertanto deciso di considerarli costo aggiuntivo di ricerca e sviluppo del programma, che raggiunge il costo complessivo di 2,5 miliardi di dollari.

Resta ancora l'incognita del rateo produttivo previsto di dieci macchine al mese entro il 2013, Scott Carson, presidente di Boeing Commercial Airplanes, dice che senza una seconda linea di assemblaggio finale, l'azienda nell'impianto di Everett sarà in grado di produrre solo sette 787 al mese.