

Roll-out pierwszego chińskiego samolotu pasażerskiego

#Lotnictwo cywilne 22 grudnia 2007

Wczoraj opuścił linię montażową pierwszy chiński samolot pasażerski, ARJ21. Uroczystości towarzyszyły tylko oficjalne chińskie media.

ARJ21 podczas transmitowanych przez chińską telewizję uroczystości

ARJ21-700 pokazano w Shanghai Aircraft Manufacturing Factory. Nowy, 70-90-miejscowy regionalny samolot pasażerski otrzymał nazwę Xiangfeng (Latający Feniks). Jego oblot planowany jest na marzec 2008.

ARJ21 ma konkurować na międzynarodowych rynkach z samolotami kanadyjskiego Bombardiera i brazylijskiego Embraera (Empresa Brasileira de Aeronautica), produkującego już od 2002 swoje samoloty w chińskim Harbinie. Zewnętrznie oparty jest na geometrii DC-9, opiera się bowiem na licencyjnych technologiach McDonnell Douglasa MD90, ale wyposażony jest w nowoczesną awionikę Rockwell Collinsa Pro Line 21 wykorzystującą podzespoły Honeywell International i Parker Hannifin, oraz silniki turbowentylatorowe General Electric CF34-10A, a także nowe superkrytyczne skrzydła zaprojektowane przez Antonowa. Łącznie w programie budowy ARJ21 uczestniczy 19 dużych poddostawców z USA i Europy, dostarczając 40% podzespołów samolotu.

AVIC 1 (Aviation Industry Corporation I), koncern realizujący od 2003 program budowy samolotów rodziny ARJ21, uzyskał już zamówienia na 171 egzemplarzy maszyn tego typu po 250 mln juanów (34 mln USD). Pierwsze dostawy planowane są na trzeci kwartał 2009, po zakończeniu prób certyfikacyjnych. Wśród linii lotniczych, które zamówiły ARJ21 są Shandong Airlines, Shanghai Airlines i państwowe linie Laosu.

Koszt rozwoju samolotu wyniósł dotąd 8 mld juanów, czyli niewiele w stosunku do podobnych programów realizowanych na Zachodzie. Chińczycy chcą w ciągu najbliższych 20 lat opanować 10% rynku samolotów regionalnych, szacowanego na 3700 maszyn. Ich przemysł już zapowiedział budowę w najbliższym czasie samolotów 170-miejscowych, które będą konkurować z największymi gigantami branży - Airbusem i Boeingiem.



ARJ21 podczas transmitowanych przez chińską telewizję uroczystości

ARJ21-700 pokazano w Shanghai Aircraft Manufacturing Factory. Nowy, 70-90-miejscowy regionalny samolot pasażerski otrzymał nazwę Xiangfeng (Latający Feniks). Jego oblot planowany jest na marzec 2008.

ARJ21 ma konkurować na międzynarodowych rynkach z samolotami kanadyjskiego Bombardiera i brazylijskiego Embraera (Empresa Brasileira de Aeronautica), produkującego już od 2002 swoje samoloty w chińskim Harbinie. Zewnętrznie oparty jest na geometrii DC-9, opiera się bowiem na licencyjnych technologiach McDonnell Douglasa MD90, ale wyposażony jest w nowoczesną awionikę Rockwell Collinsa Pro Line 21 wykorzystującą podzespoły Honeywell International i Parker Hannifin, oraz silniki turbowentylatorowe General Electric CF34-10A, a także nowe superkrytyczne skrzydła zaprojektowane przez Antonowa. Łącznie w programie budowy ARJ21 uczestniczy 19 dużych poddostawców z USA i Europy, dostarczając 40% podzespołów samolotu.

AVIC 1 (Aviation Industry Corporation I), koncern realizujący od 2003 program budowy samolotów rodziny ARJ21, uzyskał już zamówienia na 171 egzemplarzy maszyn tego typu po 250 mln juanów (34 mln USD). Pierwsze dostawy planowane są na trzeci kwartał 2009, po zakończeniu prób certyfikacyjnych. Wśród linii lotniczych, które zamówiły ARJ21 są Shandong Airlines, Shanghai Airlines i państwowe linie Laosu.

Koszt rozwoju samolotu wyniósł dotąd 8 mld juanów, czyli niewiele w stosunku do podobnych programów realizowanych na Zachodzie. Chińczycy chcą w ciągu najbliższych 20 lat opanować 10% rynku samolotów regionalnych, szacowanego na 3700 maszyn. Ich przemysł już zapowiedział budowę w najbliższym czasie samolotów 170-miejscowych, które będą konkurować z największymi gigantami branży - Airbusem i Boeingiem.