

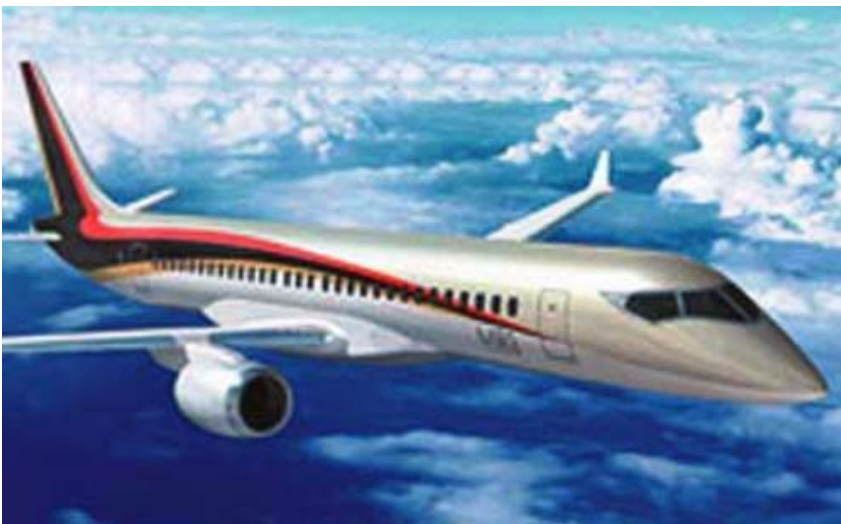
Japońsko-amerykański zespół MRJ

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka 14 lutego 2008

Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (MHI) ogłosił skład grupy, która będzie dostarczać podzespoły dla nowego samolotu regionalnego MRJ. Stworzą go trzech amerykańscy i dwaj japońscy poddostawcy.

Mitsubishi pragnie wejść na rynek samolotów regionalnych, mniej więcej w tym samym

Mitsubishi Regional Jet ma stanowić konkurencję dla samolotów Embraera i Bombardiera, przede wszystkim, na dynamicznie rozwijającym się rynku dalekowschodnim. Samolot o dwóch długościach kadłuba, 33 i 36 m, ma zabierać na pokład 70-96 pasażerów, przewożąc ich na dystans od 1630 do 3630 km, w zależności od wyboru jednej z 6 proponowanych wersji (MRJ90STD, -90ER, -90LR, -70STD, - 70ER, -70LR). W budowie maszyny mają być wykorzystane kompozyty w skali dotąd niespotykanej dla tej klasy samolotów pasażerskich. Japończycy zaczęli już zbierać zamówienia na MRJ, choć oficjalny start programu planowany jest dopiero na ten rok, a produkcja seryjna ma się rozpocząć w 2012. Mitsubishi ogłosił dzisiaj skład grupy dostawców głównych podzespołów. Będzie składała się ona z 3 amerykańskich i 2 rodzimych przedsiębiorstw. Za Pacyfikiem części produkować będą Parker Aerospace (hydraulika), Hamilton Sundstrand Co. (m.in. systemy zasilania elektrycznego, zarządzania sytuacją powietrzną, przeciwpożarowy), Rockwell Collins (system kontroli lotu). Najważniejsi partnerzy japońscy to Nabtesco Co. (elementy systemu kontroli lotu) i Sumimoto Precision Products Co. (podwozie).



Mitsubishi pragnie wejść na rynek samolotów regionalnych, mniej więcej w tym samym czasie, co Rosjanie ze swoim Superjetem 100 i Chińczycy z ARJ21, wykorzystując doświadczenia z kompozytami lotniczymi. Japoński koncern bierze bowiem udział w budowie kompozytowych skrzydeł do Boeingów B787 / Rysunek: MHI

Mitsubishi Regional Jet ma stanowić konkurencję dla samolotów Embraera i Bombardiera, przede wszystkim, na dynamicznie rozwijającym się rynku dalekowschodnim. Samolot o dwóch długościach kadłuba, 33 i 36 m, ma zabierać na pokład 70-96 pasażerów, przewożąc ich na dystans od 1630 do 3630 km, w zależności

od wyboru jednej z 6 proponowanych wersji (MRJ90STD, -90ER, -90LR, -70STD, - 70ER, -70LR). W budowie maszyny mają być wykorzystane kompozyty w skali dotąd niespotykanej dla tej klasy samolotów pasażerskich. Japończycy zaczęli już zbierać zamówienia na MRJ, choć oficjalny start programu planowany jest dopiero na ten rok, a produkcja seryjna ma się rozpocząć w 2012. Mitsubishi ogłosił dzisiaj skład grupy dostawców głównych podzespołów. Będzie składała się ona z 3 amerykańskich i 2 rodzimych przedsiębiorstw. Za Pacyfikiem części produkować będą Parker Aerospace (hydraulika), Hamilton Sundstrand Co. (m.in. systemy zasilania elektrycznego, zarządzania sytuacją powietrzną, przeciwpożarowy), Rockwell Collins (system kontroli lotu). Najważniejsi partnerzy japońscy to Nabtesco Co. (elementy systemu kontroli lotu) i Sumimoto Precision Products Co. (podwozie).
