

Większe apetyty Hondy

#Lotnictwo cywilne 9 grudnia 2008

Władze spółki Honda Motor ujawniły, że od 2010 zamierzają dostarczać rocznie 100 samolotów HA-420 Hondajet. To o prawie 50% więcej, niż wcześniej planowano.

Paradoksalnie, obecny kryzys gospodarczy działa na korzyść Hondy Aircraft. Problemy r

Hondajet to odrzutowiec, reprezentujący klasę VLJ, samolotów o maksymalnej masie startowej do 4,5 t, a jednocześnie, pierwsza konstrukcja lotnicza japońskiego koncernu. W porównaniu do maszyn konkurencji - Cessny Citation, Eclipse 500 i 400, PiperJeta, Embraera Phenoma 100, Diamonda D-Jeta, Cirrusa SJ50 czy Adama A700 - charakteryzuje się najmocniejszymi silnikami (GE Honda HF 120 o ciągu 8,1 kN każdy), największą masą (4,2 t) i prędkością maksymalną (778 km/h) oraz najwyższą ceną, szacowaną obecnie na 3,65 mln USD.

Prace nad HA-420 są realizowane w USA, w Greensboro, w Północnej Karolinie. Na razie powołana specjalnie do tego celu Honda Aircraft Co., zatrudnia ok. 50 osób. Pierwszy lot odbył się w 2003. Obecnie testowane są dwa prototypy. Proces certyfikacji ma zakończyć się w 2010. Do tego czasu Honda zamierza, kosztem 60 mln USD, wybudować zakład produkcyjny i zwiększyć zatrudnienie.

Według wcześniejszych informacji, zakłady miały produkować rocznie ok. 70 maszyn, głównie na rynek USA. Pod koniec ubiegłego tygodnia Satoshi Matsuzawa, ze ścisłego kierownictwa Honda Motor, poinformował jednak, że pułap ten zwiększono do 100 samolotów.

Przedstawiciele producenta nie ujawnili, ile udało im się zebrać zamówień. Wiadomo jednak, że już w 2006 mieli ok. stu potwierdzonych zaliczkami zamówień od odbiorców indywidualnych. Później doszły do tego zamówienia od przedsiębiorstw przewozowych, także z Meksyku, Kanady i państw europejskich. Jednym z bardziej znanych klientów przedsiębiorstwa stał się Jenson Button, kierowca Formuły 1 (teamu... Hondy), który w maju 2008 zamówił 2 HA-420, z terminem dostawy w 2012.



Paradoksalnie, obecny kryzys gospodarczy działa na korzyść Hondy Aircraft. Problemy mniejszych producentów (m.in. Eclipse czy Adama), spowodowały, że odwracają się od nich klienci. Muszą oni przechodzić do droższych, ale bardziej renomowanych spółek: Cessny, Pipera, Embraera czy właśnie Hondy, która dysponuje doskonałą marką i potrafi realizować program rozwoju HA-420 zgodnie z harmonogramem / Zdjęcie: Honda Aircraft

HondaJet to odrzutowiec, reprezentujący klasę VLJ, samolotów o maksymalnej masie startowej do 4,5 t, a jednocześnie, pierwsza konstrukcja lotnicza japońskiego koncernu. W porównaniu do maszyn konkurencji - Cessny Citation, Eclipse 500 i 400, PiperJeta, Embraera Phenoma 100, Diamonda D-Jeta, Cirrusa SJ50 czy Adama A700 - charakteryzuje się najmocniejszymi silnikami (GE Honda HF 120 o ciągu 8,1 kN każdy), największą masą (4,2 t) i prędkością maksymalną (778 km/h) oraz najwyższą ceną, szacowaną obecnie na 3,65 mln USD.

Prace nad HA-420 są realizowane w USA, w Greensboro, w Północnej Karolinie. Na razie powołana specjalnie do tego celu Honda Aircraft Co., zatrudnia ok. 50 osób. Pierwszy lot odbył się w 2003. Obecnie testowane są dwa prototypy. Proces certyfikacji ma zakończyć się w 2010. Do tego czasu Honda zamierza, kosztem 60 mln USD, wybudować zakład produkcyjny i zwiększyć zatrudnienie.

Według wcześniejszych informacji, zakłady miały produkować rocznie ok. 70 maszyn, głównie na rynek USA. Pod koniec ubiegłego tygodnia Satoshi Matsuzawa, ze ścisłego kierownictwa Honda Motor, poinformował jednak, że pułap ten zwiększono do 100 samolotów.

Przedstawiciele producenta nie ujawnili, ile udało im się zebrać zamówień. Wiadomo jednak, że już w 2006 mieli ok. stu potwierdzonych zaliczkami zamówień od odbiorców indywidualnych. Później doszły do tego zamówienia od przedsiębiorstw przewozowych, także z Meksyku, Kanady i państw europejskich. Jednym z bardziej znanych klientów przedsiębiorstwa stał się Jenson Button, kierowca Formuły 1 (teamu... Hondy), który w maju 2008 zamówił 2 HA-420, z terminem dostawy w 2012.