

Hondajet opóźniona

#Lotnictwo cywilne 7 maja 2009

Przedstawiciele Hondy Aircraft poinformowali, że dostawy pierwszego w historii przedsiębiorstwa samolotu, Hondajet, opóźnią się o rok. Pierwsi klienci otrzymają maszyny pod koniec 2011.

Japoński samolot ma być luksusową maszyną w segmencie VLJ. Dysponując najmocniej:

Honda rozwija swój pierwszy samolot, bardzo lekki odrzutowiec, o maksymalnej masie startowej 4,2 t, od końca lat 1990. Japoński koncern samochodowy nie ogranicza się przy tym do budowy własnego płatowca. Zdecydował się - przy współpracy z GE Aviation - również na budowę silników, HF120.

Japończycy prowadzą prace rozwojowe grupą ok. 50 osób, zatrudnionych w filii przedsiębiorstwa w USA, w zakładach w Greensboro, w Północnej Karolinie. Hondajet przeznaczone są bowiem przede wszystkim na rynek amerykański.

Pierwszy prototyp wzbił się w powietrze w 2002. Później do prób dołączył również drugi samolot. Do tej pory wylatały one łącznie 425 h.

Biorąc pod uwagę brak doświadczenia Hondy w branży lotniczej oraz specyficzne założenia konstrukcji (np. silniki w gondolach nad skrzydłami, co zrealizowano jedynie w przypadku VFW-Fokkera 614 w latach 1970), zarząd przedsiębiorstwa wyznaczył stosunkowo długi okres przygotowania konstrukcji do produkcji seryjnej. Dopiero w 2006 rozpoczęto oficjalną sprzedaż (do tej pory zebrano ponad 100 potwierdzonych zamówień), wyznaczając datę rozpoczęcia dostaw na 2010.

5 maja przedstawiciele Hondy poinformowali jednak o opóźnieniu prac. W 2010 ma się odbyć oblot egzemplarza przedseryjnego, a pierwsze dostawy powinny zostać zrealizowane pod koniec 2011. Powodem mają być problemy z dostawami od przedsiębiorstw zewnętrznych, na co z kolei ma wpływ obecne załamanie gospodarcze.

Prawdziwym powodem może być jednak chęć rozpoczęcia dostaw w okresie rozwoju, po obecnym kryzysie. Liczba produkowanych lekkich i bardzo lekkich (VLJ) samolotów odrzutowych spadła bowiem w ciągu ostatniego roku o 35% (zobacz: [Załamanie w lotnictwie ogólnym](#)). Np. Embraer w pierwszym kwartale zbudował zaledwie 6, zamiast planowanych 20-30 egz. Phenomów 100 (zobacz: [Słaby początek roku Embraera](#)). Także niezbędne, oceniane na 60 mln USD, inwestycje w budowę linii produkcyjnej, będą mogły być przesunięte na prawdopodobnie znacznie lepsze lata 2010-2011.

Sytuacja ta stawia pod znakiem zapytania plany z końca 2008. Zarząd Honda Aircraft ogłosił wtedy, że w związku z bankructwem Eclipse Aviation - największego gracza na rynku samolotów VLJ - zamierza zwiększyć roczną produkcję swoich samolotów, z 70 do 100 egz. (zobacz: [Większe apetyty Hondy](#)).



Aircraft

Japoński samolot ma być luksusową maszyną w segmencie VLJ. Dysponując najmocniejszymi silnikami o ciągu nieco ponad 8 kN każdy, Honda oferuje również największą prędkość przelotową - 778 km/h. Niespotykane obecnie zabudowanie silników, zmniejsza wibracje i załamania strug powietrza wokół samolotu. Problemem może się jednak okazać wysoka cena, szacowana na 3,9 mln USD, a więc również największa w segmencie. Nieco cięższy i równie przestronny Embraer Phenom 100 kosztuje o 300 tys. USD mniej / Zdjęcie: Honda

Honda rozwija swój pierwszy samolot, bardzo lekki odrzutowiec, o maksymalnej masie startowej 4,2 t, od końca lat 1990. Japoński koncern samochodowy nie ogranicza się przy tym do budowy własnego płatowca. Zdecydował się - przy współpracy z GE Aviation - również na budowę silników, HF120.

Japończycy prowadzą prace rozwojowe grupą ok. 50 osób, zatrudnionych w filii przedsiębiorstwa w USA, w zakładach w Greensboro, w Północnej Karolinie. HondaJet przeznaczone są bowiem przede wszystkim na rynek amerykański.

Pierwszy prototyp wzbił się w powietrze w 2002. Później do prób dołączył również drugi samolot. Do tej pory wylatały one łącznie 425 h.

Biorąc pod uwagę brak doświadczenia Hondy w branży lotniczej oraz specyficzne założenia konstrukcji (np. silniki w gondolach nad skrzydłami, co zrealizowano jedynie w przypadku VFW-Fokkera 614 w latach 1970), zarząd przedsiębiorstwa wyznaczył stosunkowo długi okres przygotowania konstrukcji do produkcji seryjnej. Dopiero w 2006 rozpoczęto oficjalną sprzedaż (do tej pory zebrano ponad 100 potwierdzonych zamówień), wyznaczając datę rozpoczęcia dostaw na 2010.

5 maja przedstawiciele Hondy poinformowali jednak o opóźnieniu prac. W 2010 ma się odbyć oblot egzemplarza przedseryjnego, a pierwsze dostawy powinny zostać zrealizowane pod koniec 2011. Powodem mają być problemy z dostawami od

przedsiębiorstw zewnętrznych, na co z kolei ma wpływ obecne załamanie gospodarcze.

Prawdziwym powodem może być jednak chęć rozpoczęcia dostaw w okresie rozwoju, po obecnym kryzysie. Liczba produkowanych lekkich i bardzo lekkich (VLJ) samolotów odrzutowych spadła bowiem w ciągu ostatniego roku o 35% (zobacz: [Załamanie w lotnictwie ogólnym](#)). Np. Embraer w pierwszym kwartale zbudował zaledwie 6, zamiast planowanych 20-30 egz. Phenomów 100 (zobacz: [Słaby początek roku Embraera](#)). Także niezbędne, oceniane na 60 mln USD, inwestycje w budowę linii produkcyjnej, będą mogły być przesunięte na prawdopodobnie znacznie lepsze lata 2010-2011.

Sytuacja ta stawia pod znakiem zapytania plany z końca 2008. Zarząd Honda Aircraft ogłosił wtedy, że w związku z bankructwem Eclipse Aviation - największego gracza na rynku samolotów VLJ - zamierza zwiększyć roczną produkcję swoich samolotów, z 70 do 100 egz. (zobacz: [Większe apetyty Hondy](#)).

Powiązane wiadomości

[HondaJet opóźniona \(2009-05-07\)](#)

[Większe apetyty Hondy \(2008-12-09\)](#)

[Słaby początek roku Embraera \(2009-04-15\)](#)

[Zwolnienia w Embraerze \(2009-02-20\)](#)

[Rekordowy rok Embraera \(2008-01-10\)](#)

[Szybkie dostawy Phenoma 100 \(2008-12-13\)](#)

[204 odrzutowce Embraera \(2009-01-13\)](#)

[Załamanie w lotnictwie ogólnym \(2009-05-06\)](#)

[Zmiana wizerunku Cessny \(2009-02-12\)](#)

[Po dotacje przylecieli samolotami \(2008-11-24\)](#)

[Mniejszy ruch z USA \(2009-02-11\)](#)