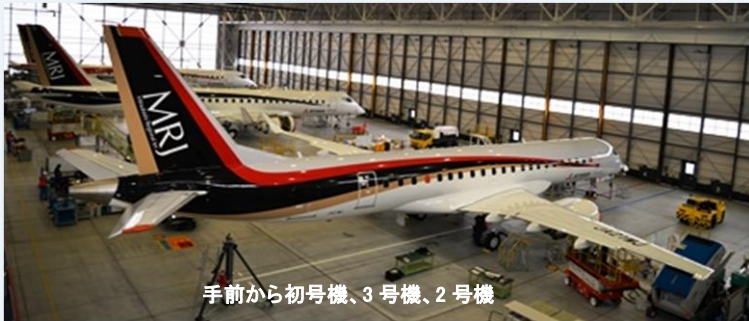




“Program Update”

各試験機の状況



手前から初号機、3号機、2号機



手前右→5号機 手前左→疲労強度試験機 奥→4号機

【飛行試験機】

(初号機)
次のフィードバック改修作業を完了しました。現在、機能試験を実施中です。今後、走行試験を経て、2月上旬に飛行試験を再開する予定です。

①静強度試験結果により主翼・胴体結合部に局部的に薄板を追加

昨年5月、静強度試験に基づく解析予測を実施した結果、一部の部位(胴体中央部の主翼結合部品・胴体フレームの一部)に通常の荷重を上回る終極荷重(*)をかけると強度が不足することが予測されました。これについては、主翼と胴体の結合部に局部的に薄板を追加することで解消できます。初期の飛行試験段階では、この改修は必要ありませんが、最終的に型式証明を取得するためには必要になるため、今回のフィードバック改修期間に合わせて実施したものです。

(*)航空機の型式証明を取得するためには、飛行中に実際に機体にかかる最大の荷重の1.5倍に耐える強度を持つように定められています。

②ソフトウェアのバージョンアップ

アビオニクス、操縦系統、エンジン系統等のソフトウェアの改修です。

(2号機)

初号機と同様のフィードバック改修作業を実施しています。

(3号機 4号機 5号機)

3号機は機能試験実施中。

客室内装が施される4号機と5号機は最終艙装作業中で、内装品の組み付け調整作業等を行っています。

【疲労強度試験機】

主要な構造組立、脚の取り付けが完了し、試験用の計測装置等を組み込んでいます。

MRJ 量産初号機 顧客(ANA)領収検査を開始

～主翼骨格組立～

1月13日、三菱重工飛島工場にてMRJ量産初号機を対象とした初の顧客(ANA)領収検査を実施しました。今回の検査対象は主翼骨格組立で、ローンチカスタマーである全日本空輸株式会社(ANA)の領収検査員に立会い頂き、検査合格を頂くとともに「とてもキレイな機体で、丁寧に作られている事が分かりました。」とお言葉を頂きました。

領収検査は製造工程の中で検査ポイントを設け、各胴体・主翼・尾翼等の構造組立状態や、各部位の結合状態・艙装状態等をお客様に立会い検査頂くもので、最終的には機体完成後の地上検査、飛行検査を通じてMRJを受領頂くことになります。



“Hot Topic”

MRJ ファイナンス・カンファレンスを開催



1月18日、アイルランドのダブリンにてMRJファイナンス・カンファレンスを開催しました。同地では、例年同時期に大規模なファイナンス関係の国際会議が開かれており、本会議についても各国より集まっている金融機関、リース会社、機体評価会社、エアライン等の業界関係者110名程に参加頂き、MRJの特性や最新開発状況の説明を行いました。またゲストスピーカーにも4名登壇頂き、パートナー会社2社による主要装備品説明のほか、IBA Stuart Hatcher氏にはMRJの価値査定プロセスについて、ERA Boet Kreiken会長(KLM Cityhopper社長)からは、欧州におけるリージョナルジェット市場や一般的なリージョナル機の資産価値について説明頂きました。

カンファレンス終了後にはレセプションを開催。多くの業界関係者とのコミュニケーションの場として盛況に執り行うことができ、MRJの業界における地位を明確に示すイベントになりました。

(IBA : International Bureau of Aviation、ERA : European Regions Airline Association)