



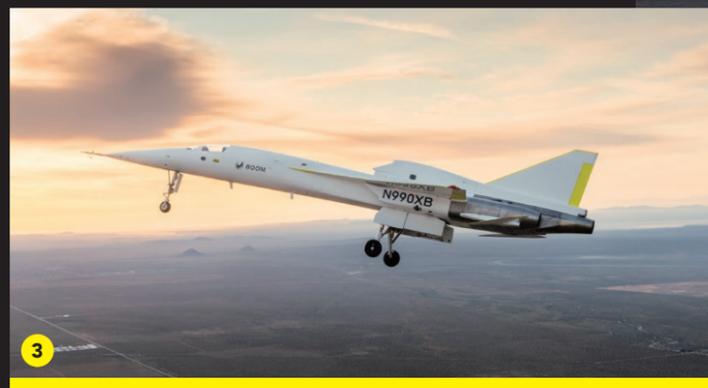
JALが取り組む新しい空への挑戦を皆さまにお伝えします



# 約四半世紀を経て、超音速旅客機復活に挑戦 超音速実証機XB-1初飛行



1~3.初飛行に成功した技術実証機「XB-1」。全長約21m、翼幅は6.40m。  
4.5.開発中の超音速旅客機の初号機「オーバージュア(Overture)」。  
6.JAL事業開発部の神尾青(左)と石月健治(右)。



AF100%使用)を目指し開発を進めています。

「JALは、Boom社が開発に取り組んでいる、超音速旅客機による飛行時間短縮」に共に挑戦すべく、2017年から提携しています。航空機の性能や快適性の向上が進む中、移動時間の短縮には大きな価値があり、超音速飛行に対するBoom社の挑戦をサポートすることで、お客さまへの新



# XB-1 TAKES FLIGHT

音よりも速く飛ぶ、世界初の超音速旅客機「コンコルド」が退役してから約20年。およそ四半世紀ぶりの超音速旅客機の復活に向けた取り組みが行われているのを、ご存じでしょうか？

JALがパートナーシップを結ぶBoom社は2024年3月22日、超音速飛行の技術実証機「XB-1」の初飛行に成功しました。この初飛行はカリフォルニア州のモハーヴェ空港・宇宙港で行われ、最高速度238ノット(時速約440km)で飛行。「XB-1」はBoom社が開発する超音速旅客機の初号機「オーバージュア(Overture)」の基礎となります。XB-1で超音速飛行の技術を検証し、さまざまな飛行データを収集・分析することで、オーバージュアの開発に一翼を担っています。

かつてイギリスとフランスが共同開発し運航していたコンコルドは、2003年10月のフライトを最後に退役。その大きな理由は、航空機が音速を超えると発生する「ソニックブーム」という衝撃波による激しい騒音と、燃費の悪さからといわれています。Boom社の超音速旅客機はソニックブームを低減し、燃費のよい機体(S

たな空の旅の提供を目指しています」と話すのは、事業開発部の石月健治。「黎明期の旅客機に比べ、現行の旅客機は、コックピットや座席数、客室仕様などの快適性に加え、エンジンの騒音や燃費といった性能面でも、著しい進化を遂げています。一方で、巡航速度については70年近く大きな変化がないのが現状です。Boom社が開発する超音速旅客機が実現すれば、長年実現することができなかった「移動時間の短縮」が現実のものになります。新たな旅客機時代の到来を楽しみにこれからも取り組んでいきたいです」と続けます。

超音速旅客機が実現すると、東京-バンクーバー間を従来は約8時間50分かかるところが4時間35分と、約半分の時間で移動が可能になります。Boom社による「超音速旅客機」への可能性の追求を通じて、お客さまへ従来とは全く違う「時間」を提供できる未来を創造すべく、JALは今後も協力してまいります。

