



Интервью с господином Пьером Веллэ, директором авиапарка и новых самолетов компании Air France.

БИОГРАФИЯ	1969 диплом университета ENSAM (Париж)	1972 руководитель специальных проектов в UTA	1990 заместитель генерального директора UTA	1994 директор авиапарка и новых самолетов в Air France	2008 руководитель департамента стратегии авиапарка группы Air France – KLM
-----------	--	--	---	--	--

Авиакомпании и производители оборудования: общие цели и задачи

Новые самолеты и новые авиадвигатели, экономико-энергетические и экологические характеристики, новейшие технологии... Ожидания авиакомпаний в отношении авиаконструкторов весьма высоки. Пьер Веллэ, директор авиапарка Air France, нам это подтверждает.

Компания Air France в настоящее время эксплуатирует чуть более 400 воздушных судов: 134 региональных самолета (Embraer, Canadian Jet, Fokker), эксплуатируемых несколькими региональными филиалами, 131 ближне- и среднемагистральных самолетов, которые все принадлежат семейству Airbus A320, и 97 дальнемагистральных самолетов, куда входят Boeing 747-400, 777-200/300, и Airbus A340-300 и A330-200. Наконец, Air France владеет десятком грузовых самолетов, хотя 50% грузовых перевозок компании осуществляется в трюмах пассажирских самолетов.

подтвержденные заказы и обязательства, Air France заменит 227 ближне- и среднемагистральных самолетов, 157 дальнемагистральных и 40 грузовых самолетов, т.е. больше половины авиапарка. Эти усилия по обновлению никогда не прекращались, даже в трудные 2001-2003 годы.

Сегодня парк дальнемагистральных самолетов Air France – один из самых обновленных на планете. Компания намеревается продолжать развитие своих средств производства.

Директор авиапарка и новых самолетов компании Air France, Пьер Веллэ, объясняет, каковы

«Мы планируем обновить половину нашего парка среднемагистральных самолетов»

Пьер Веллэ

Постоянное обновление
Этот флот уже подвергнулся активному обновлению и рационализации: с 1998 по 2012 год, учитывая



Air France имеет 131 ближне- и среднемагистральных самолетов семейства Airbus A320

© Frédéric Lert/Safran

сегодня ожидания в отношении самолетостроителей и производителей авионики.

Журнал Safran: Почему необходимо так срочно ввести в строй Airbus 380-800?

Пьер Веллэ: Потому что перевозки на большие расстояния обеспечивают наш рост. На отечественном рынке перевозок на средние расстояния конкуренция со стороны скоростных поездов и не дорожных перевозчиков всё более обостряется. За последние несколько недель проблема становится все острее: при изменении цены на топливо крайне важно ставить на первое место удельную себестоимость, которая является одним из главных преимуществ самолетов большой вместимости, таких

как Airbus A380. Кроме того, мы очень ждем версию 900, не только потому, что у неё еще большая вместимость, но также и потому, что мы ждем нового поколения авиадвигателей, чтобы оптимизировать летные качества в целом.

Вы оказываете серьезное давление на авиастроителей и конструкторов двигателей, чтобы они заменили Airbus A320. Почему это так важно для Air France?

Сегодня мы желаем обновить половину нашего парка самолетов средней дальности. Если с 1988 года, когда был введен в строй первый Airbus A320, произошло много улучшений самолета и двигателя, то с энергетикой этого не произошло. Ожидания касались надежности, пунктуальности и стоимости

сервисного обслуживания, так как часть, приходящаяся на топливо, в общей стоимости эксплуатационных расходов была довольно мала. Но сегодня это уже не так.

Если «растущие» компании нуждаются в самолетах, чтобы покрыть свои потребности роста, то традиционные компании, такие как Air France, заняты обновлением своего авиапарка: для нас инвестиции оправданы, только если они выражаются в 16-18% экономии эксплуатационных расходов.

Кроме того, будет перераспределение потребностей в сегменте рынка, касающегося самолетов на 80 – 240 мест, поскольку обновление парков самолетов малой и средней дальности не ограничится только заменой самолетов семейства Airbus A320 и Boeing 737. Нам

нужны не только самолеты вместимостью больше 220 мест, но также и самолеты на 80 – 100 мест, которые имели бы характеристики, намного лучшие, чем сейчас. Однако только самолет или только двигатель не смогут решить все эти вопросы.

Каковы, по Вашему мнению, сегодняшние технические вызовы для гражданского авиастроения?

Что касается самолетов и их характеристик, нужно совмещать экономико-энергетические цели и экологические цели. Это приведет к определенным компромиссам - тому, что я называю «управление противоречиями» - чтобы оптимизировать отношение производительности/потребления топлива/уровня шума и выхлопов газов. Мы желаем, чтобы будущие самолеты и их двигатели разрабатывались бы одновременно, таким образом, можно извлечь как можно больше из синергии совместной разработки. Прогресс продолжается в области дизайна и аэродинамической чистоты. Помимо прочего это может влиять на акустические характеристики: мы часто не знаем, что основной источник шума самолета при приземлении это не двигатели, но шасси.

Что касается «массы самолета», то сейчас ставится вопрос о том, чтобы узнать, смогут ли технологии композитных материалов на основе углерода, разработанные для Airbus A350 и Boeing 787, которые вскоре будут применены на более крупных самолетах, использоваться и для самолетов с фюзеляжами меньших диаметров.

В области бортовых систем, структурных схем авионики и современной электроники, мы хорошо владеем ситуацией. Вызывает беспокойство часть, которая относится к «инфотейнменту» (information и entertainment - информация и развлечения): цифровые мультимедийные технологии развиваются гораздо быстрее, чем самолеты, и этот разрыв ставит много проблем, поскольку трудно вписывать это оборудование в кон-

фигурацию наших кабин. Кроме того, всё, что связано с использованием самолета - управление воздушным движением и контроль воздушного движения - представляет существенные технологические задачи. Нужно много сделать для улучшения правил подъема и спуска, руления, маршрутов, уровней крейсерского полета и т.д.

Какие отношения Вы поддерживаете с конструкторами двигателей?

Наши конструкторы двигателей - это не обычные поставщики оборудования. Мы много общаемся с ними для того, чтобы обговорить технические параметры и постоянство характеристик изделия или качество предлагаемого сервиса, в частности, того, что касается технического обслуживания.

Кроме этого, бизнес-модель производителя двигателей отличается от бизнес-модели других участников этой отрасли промышленности:

когда мы покупаем у него запасную часть, двигатель или услуги, мы возмещаем его вклад в начальное финансирование, произведенное во время покупки самолета.

Наконец, и это очень важный аспект в отношениях с конструкторами двигателей, мы стараемся иметь среднесрочный и долгосрочный взгляд на "пороговые эффекты", т.е. на технологические и промышленные прорывы, которые должны произойти. Это вызывает атмосферу доверия, конструктор двигателей должен быть способен поддержать новую программу, не создавая впечатления ухудшения предыдущих моделей, что будет влиять на остаточную стоимость наших активов. Следовательно, мы рассчитываем на конструкторов двигателей, чтобы разделить с ними наше мнение о технологическом развитии, не компрометируя уже достигнутый уровень. ■

ВЕСТИ ДИАЛОГ ЧТОБЫ РАЗВИВАТЬСЯ

ФРАНСУА ПЛАНО,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ КОМПАНИИ SNECMA



© Eric Drouhin/Sneema

В рамках работ, которые в партнерстве с компанией General Electric компания Sнеcма ведет для подготовки будущих двигателей CFM56, диалог с таким заказчиком как Air France, имеет очень большое значение. Он позволяет нам укрепиться в нашем мнении и направить наши

действия в нужном направлении, заранее учтя ожидания и приоритеты авиакомпаний - конечного пользователя нашей продукции. Наши обмены охватывают очень широкую область: они направлены на достижение технических характеристик (в частности, потребление топлива) и выбор соответствующих технологических решений, а также они стремятся соблюсти экологических условия, в том что касается шума и выхлопных газов. Также они касаются экономичности эксплуатации и обслуживания, готовности к работе и надежности. Это взаимодействие дает конструктору двигателей ценную информацию, в частности тогда, когда необходимо выбрать решение или направление работы, учитывая иногда противоречивые цели.