

L'AIRBUS A318

REJOINT LA FAMILLE A320 D'AIR FRANCE

Roissy, le 9 octobre 2003

Roissy, le 9 octobre 2003

N° 4 586

ARRIVEE DE L'AIRBUS A318 : AIR FRANCE, PREMIERE COMPAGNIE MAJOR A EXPLOITER LES QUATRE TYPES D'APPAREILS DE LA FAMILLE A320

Aujourd'hui, jeudi 9 octobre 2003, Air France reçoit le premier de ses quinze Airbus A318 destinés aux lignes desservant la France et l'Europe : elle devient à la fois la première compagnie major à exploiter cet appareil et à disposer des quatre avions de la famille monocouloir court/moyen-courrier du constructeur européen : A318, 319, 320 et 321.

L'A318, qui a effectué son premier vol il y a un an, est le dernier né et le plus petit de la famille A320. En 1998, Airbus a proposé ce nouvel avion aux compagnies aériennes, destiné à être exploité sur les lignes à fréquence élevée ou à faible densité. En avril 1999, le programme A318, dans la gamme des avions de 120 sièges, a été lancé avec la commande ferme d'Air France portant sur quinze appareils, dans le cadre de sa politique de rationalisation et de modernisation de sa flotte.

L'A318 immatriculé F-GUGA est le 2 035^{ème} exemplaire de la famille A320 livré par Airbus et le 119^{ème} à rejoindre la flotte en service d'Air France, qui reste l'un des tout premiers exploitants au monde d'Airbus monocouloirs.

« Nous sommes fiers qu'avec l'arrivée de l'A318, la flotte de court/moyen-courriers d'Air France, l'un des clients auxquels nous sommes particulièrement attachés, soit en passe de devenir une flotte tout Airbus », a déclaré Noël Forgeard, Président d'Airbus.

« L'arrivée à Air France du petit dernier de la famille A320 n'a rien d'anodin. Elle marque une étape importante de notre politique de flotte et de nos relations avec Airbus et CFM International », a précisé Jean-Cyril Spinetta, Président d'Air France.

L'arrivée de l'A318 correspond à l'ultime étape de rationalisation de la flotte moyen-courrier de la Compagnie : les six premiers A318 d'Air France seront mis en ligne d'ici mai 2004 ; la livraison du quinzième exemplaire interviendra en décembre 2006. A cette date, l'A318 se sera substitué au Boeing 737-500.

La configuration de l'A318 retenue par Air France permet de proposer jusqu'à 123 sièges. Cependant, la modularité de la cabine « l'Espace Affaires » offre de 10 à 34 sièges dans cette classe.

Si l'A318 ne présente pas, à proprement parler, d'innovations particulières, en revanche, étant identique aux autres avions de la famille A320, il est équipé de tous les aménagements dont ceux-ci disposent depuis octobre 2001 comme les coffres à bagages de plus grande capacité, les toilettes adaptées aux handicapés ou la signalisation en braille.

Air France, qui met en ligne l'A318 dans les jours prochains sur Londres, puis progressivement sur les réseaux domestique et européen, souhaite en faire l'avion le plus banalisé possible au sein de la famille A320 de la Compagnie.



L'AIRBUS A318 REJOINT LA FAMILLE A320 D'AIR FRANCE

SOMMAIRE

I. Présentation de l'A318.....p 1

« Le dernier né et le plus petit des monocouloirs court / moyen-courriers d'Airbus rejoint les cent dix-huit A319, A320 et A321 en exploitation d'Air France ».

II. L'exploitation de l'A318 au sein de la famille A320 d'Air Francep 3

« En recevant le premier de ses quinze A318 destinés aux lignes desservant la France et l'Europe, Air France devient la 1^{ère} compagnie major à exploiter cet appareil et à disposer des quatre avions de la famille monocouloir court / moyen-courrier du constructeur européen Airbus : A318, 319, 320 et 321 ».

III. Les quatre types d'appareils de la famille A320 d'Air France.....p 5

IV. La flotte d'Air France : moderne et homogène, gage d'efficacitép 7 et de rentabilité

V. Air France et Airbus : une coopération de longue datep 10

Annexes :

- **plan de cabine**
- **calendrier de réception des A318**
- **répartition des appareils de la famille A320**
- **chiffres clés d'Air France**

A318



I. PRESENTATION DE L'AIRBUS A318

Le dernier né et le plus petit des monocouloirs court/moyen-courriers d'Airbus rejoint les cent dix-huit A319, A320 et A321 d'Air France.

L'A318, qui a effectué son premier vol il y a un an, est le dernier né et le plus petit de la famille A320. En 1998, Airbus a proposé ce nouvel avion aux compagnies aériennes, destiné à être exploité sur les lignes à fréquence élevée ou à faible densité. En avril 1999, le programme A318, dans la gamme des avions de 120 sièges, a été lancé avec la commande ferme d'Air France portant sur quinze appareils, assortie d'une option sur dix autres, dans le cadre de sa politique de rationalisation et de modernisation de sa flotte.

Le premier A318, immatriculé F-GUGA, que reçoit la Compagnie est le 2 035^{ème} exemplaire de la famille A320 livré par Airbus dont la capacité est comprise entre 120 et 200 places, et le 119^{ème} à rejoindre la flotte en service d'Air France, qui reste l'un des tout premiers exploitants au monde d'Airbus monocouloirs court/moyen-courriers.

A l'été 2003, la Compagnie dispose de :

- **39** A319-100
- **13** A320-100
- **53** A320-200
- **5** A321-100
- **8** A321-200

L'A318, ainsi que l'ensemble des appareils de la famille A320, sont la déclinaison d'un même module de base. Ils peuvent donc être exploités avec les mêmes équipages techniques et commerciaux et entretenus par les mêmes équipes de maintenance, contribuant ainsi à réduire significativement les coûts d'exploitation.

L'arrivée de l'A318 correspond à l'ultime étape de rationalisation de la flotte moyen-courrier de la Compagnie : les six premiers A318 d'Air France seront livrés selon le calendrier suivant :

- 1 en octobre 2003,
- 2 en novembre 2003,
- 2 en décembre 2003,
- 1 en avril 2004.

La livraison du quinzième exemplaire interviendra en décembre 2006. A cette date, l'A318 se sera substitué au Boeing 737-500 dans la flotte de la Compagnie.

L'A318-100 est équipé de 2 réacteurs CFM56-5B8, de 21 600 livres de poussée unitaire, interchangeables avec ceux de la famille A320. Plus court de 2,40 m (31,40 m) que l'A319, mais de même envergure (34,10 m), sa masse maximale au décollage est de 59 tonnes contre 64 pour l'A319 et sa vitesse de croisière, identique, est de 830 km/h.

La construction de l'A318 a été l'occasion de mettre en œuvre de nouvelles technologies qui seront appliquées sur les autres appareils de la famille A320 tels le soudage au laser de panneaux de fuselage ou l'installation d'écrans à cristaux liquides améliorant la qualité de présentation de l'information à l'équipage technique.

Dans le domaine environnemental, l'A318 présente des performances identiques à celles de l'A319 en termes d'émissions gazeuses et légèrement améliorées au plan des émissions sonores.

A318



II. L'EXPLOITATION DE L'AIRBUS A318 AU SEIN DE LA FAMILLE A320 D'AIR FRANCE

En recevant le premier de ses quinze Airbus A318, destinés aux lignes France et Europe, Air France devient la première compagnie major à exploiter cet appareil et à disposer des quatre avions de la famille monocouloir court/moyen-courrier du constructeur européen Airbus : A318, 319, 320 et 321.

Le choix de l'A318 permet à Air France d'étendre à cet appareil plus petit (gamme des 120 sièges) la « communauté » déjà existante sur les avions de plus grande capacité de la famille (jusqu'à 200 sièges). L'impact économique de ce choix devrait être significatif, conséquence :

- d'un effet d'échelle grâce à un meilleur amortissement des frais fixes ;
- d'un effet de famille pour le personnel navigant : un cockpit identique, donc une seule qualification pour les pilotes ; de même pour les navigants commerciaux, avec un aménagement de la cabine semblable ;
- d'un effet de reconnaissance commerciale pour les passagers, grâce à la continuité et à la cohérence d'une flotte monocouloir et d'une cabine au confort équivalent ;
- enfin d'un effet de standardisation industrielle : mêmes moteurs, mêmes pièces de rechange entraînant des coûts de maintenance moindres.

La configuration de l'A318 retenue par Air France offre 123 sièges. Cependant, la modularité de la cabine avant « l'Espace Affaires » permet de proposer de 10 à 34 sièges (deux fois deux sièges de front par rangée, avec un pas de 81,3 cm ou 32 pouces) dans cette classe et respectivement 108 et 72 sièges (deux fois trois sièges de front par rangée, avec un pas de 76,2 cm ou 30 pouces) dans la cabine arrière pour les classes « Tempo Challenge » et « Tempo ».

La cabine de l'A318 ne présente pas d'innovations particulières à proprement parler ; en revanche, étant identique aux autres avions de la famille A320, elle est équipée de tous les aménagements améliorés dont ceux-ci disposent depuis octobre 2001, tels :

- les coffres à bagages d'une capacité de rangement supérieure, notamment grâce à une nouvelle porte et au transfert des équipements de sécurité dans les meubles de la cabine ;

- à l'intention des passagers handicapés : les deux toilettes adaptées, à l'avant et à l'arrière, l'accoudoir relevable de la totalité des sièges côté allée, pour faciliter leur installation et leur déplacement en cabine à l'aide de la chaise de bord ;
- la signalisation en braille, dans les toilettes et sur les portes des coffres à bagages pour la localisation des sièges.

Air France débute la mise en ligne de l'A318, au départ de Roissy-Charles-de-Gaulle, sur Londres, puis affectera progressivement cet appareil à l'ensemble de ses lignes européennes et domestiques. La Compagnie souhaite, en effet, en faire l'avion le plus banalisé possible au sein de sa famille A320, contribuant ainsi à continuer à séduire sa clientèle, tout en réduisant significativement ses coûts d'exploitation.



III. LES QUATRE TYPES D'APPAREILS DE LA FAMILLE A320 D'AIR FRANCE

1/ Dimensions (mètres)

TYPE AVION Sous-type avion	A318 A318-100	A319 A319-100	A320 A320-100/200	A321 A321-100/200
Longueur hors tout	31,40	33,80	37,60	44,50
Hauteur	12,60	11,80	11,80	11,80
Envergure	34,10	34,10	34,10	34,10
Diamètre fuselage	4,00	4,00	4,00	4,00
Longueur cabine	17,40	23,80	27,50	34,40
Largeur cabine	3,70	3,70	3,70	3,70

2/ Aménagement cabine (C / Y) et soute

TYPE AVION Sous-type avion	A318 A318-100	A319 A319-100	A320 A320-100/200	A321 A321-100/200
<i>Nb de sièges maxi*</i> (Aménagement cabine)				
Version moyen-courrier (-200)	123 (de 10/108 à 34/72)	135 (de 14/114 à 46/66)	159 (de 21/138 à 70/54)	188 (de 12/170 à 80/66)
Version Métropole (-100)	----	142	172	206
<i>Aménagement soute</i>				
Conteneurs	vrac uniquement	vrac uniquement	7 + vrac	10 + vrac

* sur la version moyen-courrier (sous-type -200), la cabine « l'Espace Affaires », modulable, offre un confort amélioré (4 sièges de front au lieu de 6)

3/ Motorisation (appareils biréacteurs au rayon d'action compris entre 3 200 et 5 500 km)

TYPE AVION Sous-type avion	A318 A318-100	A319 A319-100	A320 A320-100/200	A321 A321-100/200
Type réacteur	CFM56-5B8/P	CFM56-5B5/P	CFM56-5A1/A3 et -5B7/P	CFM56-5B1/B3
Poussée unitaire (livres)	21 600	22 000	25 000 / 26 500 et 27 000	30 000 / 33 000
Masse maxi au décollage (tonnes)	59	64	68 / 73,5	83 / 89
Masse maxi à l'atterrissage (t)	56	61	63 / 64,5	73,5 / 75,5
Masse à vide en ordre d'exploit. (t)	40,5	41	43	50
Capacité carburant (litres)	23 860	23 860	23 860	23 700
Charge maxi (t)	11	14	18	21.5
Vitesse de croisière	Mach 0,78 830 km/h	Mach 0,78 830 km/h	Mach 0,78 830 km/h	Mach 0,78 830 km/h

A318



IV. LA FLOTTE D'AIR FRANCE : MODERNE ET HOMOGENE, GAGE D'EFFICACITE ET DE RENTABILITE

A l'été 2003, la flotte du Groupe Air France comprend 354 appareils, dont 148 moyen-courriers et 113 avions appartenant aux filiales régionales (Régional, Brit Air et CityJet).

Grands principes de gestion de la flotte

La Compagnie rationalise sa flotte en se dotant d'avions modernes, proches techniquement les uns des autres. L'objectif est de rechercher les " effets de famille ", c'est-à-dire de tirer profit de l'homogénéité technique des appareils. Concrètement, Air France rationalise sa flotte notamment pour le moyen-courrier autour de la famille Airbus A320 comprenant l'A319, l'A320, l'A321 et maintenant l'A318. Pour les modules d'entrée long-courriers de capacité inférieure à 250 sièges, autour de la famille Airbus A330 / A340 et pour les gros porteurs autour de la famille Boeing 777 et 747 pour ceux de capacité supérieure et pour le fret.

La rationalisation de la flotte apporte quatre avantages principaux :

1. Des économies d'échelle, donc l'amélioration de la compétitivité de l'entreprise ;
2. Une réduction des coûts unitaires de formation des équipages, de maintenance et de pièces de rechange ;
3. Une meilleure gestion des coûts d'exploitation comme celui du carburant ;
4. Une qualité de service supérieure grâce à une exploitation simplifiée et un plus grand confort.

La flexibilité de la flotte d'Air France : un atout majeur pour la Compagnie

L'acquisition d'avions est un acte complexe dont l'engagement court sur vingt ans. Il doit être cohérent avec un plan de flotte défini en fonction des études de prospective et de la capacité de financement de l'entreprise.

Afin que ce processus porte pleinement ses fruits, la flotte d'Air France doit être flexible en étant capable de s'adapter à l'environnement économique et à la demande du marché. Lorsque la demande se réduit, la Compagnie doit essayer de réduire ses capacités : il est alors très difficile de se séparer de certains avions.

C'est pourquoi une part significative de la flotte d'Air France est louée à court ou moyen terme (cinq ans). Cette pratique correspond à la "location opérationnelle progressive". Elle permet à la Compagnie de retirer chaque année certains avions de sa flotte et d'éviter toute pénalisation financière pour l'entreprise.

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, Air France s'est adaptée aux nouvelles conditions du marché. Les dispositions prises en matière de flotte se sont inscrites dans la poursuite d'une logique de simplification et de rationalisation. Outre les neuf A310, deux B747-200 et un B767 ont été retirés de la flotte long-courrier, tandis qu'en moyen-courrier, les locations opérationnelles de trois A321 et d'un B737-300 n'ont pas été renouvelées. Avec la persistance d'un climat incertain sur le transport aérien, cette démarche d'adaptation permanente de la flotte a été poursuivie.

L'âge moyen des avions subsoniques d'Air France (hors cargo) pour l'exercice 2002-2003 est de 8,5 ans. En vue de continuer à privilégier les avions de dernière génération, Air France introduit en permanence de nouveaux avions dans sa flotte, en propriété ou en location.

Concernant sa flotte long-courrier, la Compagnie a reçu, à la fin de l'année 2001, ses 2 premiers Airbus A330-200, sur une commande de 14 appareils. A l'été 2003, elle disposait de 10 exemplaires. D'une capacité de 211 places, l'A330-200 a complété la flotte long-courrier en remplaçant à lui seul les Airbus A310-200/300 et le Boeing 767-300. L'A330-200 permet d'améliorer la qualité de service tout en générant des économies, car il présente de grandes similitudes avec l'A340-300 (252 sièges), dont Air France est l'un des principaux exploitants mondiaux.

A la fin de 2002, la Compagnie a intégré dans sa flotte 3 Boeing 747-400 ERF (cargo à rayon d'action allongé) permettant une performance économique améliorée grâce au transport d'une masse marchande plus importante (112 tonnes au lieu de 107 avec le B747-200F) sur des routes plus longues et sans escale intermédiaire (9 000 km au lieu de 6 400).

A partir de l'été 2004, Air France disposera également de 3 Boeing 777-300 ER (311 sièges avec la nouvelle cabine « l'Espace Affaires ») : cet appareil, commandé à 16 exemplaires, est la version allongée du B777-200 ER (270 sièges). Enfin, l'Airbus A380 dont la capacité devrait avoisiner 560 sièges et que la Compagnie a commandé à 10 exemplaires, entrera en service fin 2006. Les coûts d'exploitation unitaires de cet appareil seront inférieurs à ceux des gros porteurs actuels.

De même, la flotte moyen-courrier de la Compagnie achève sa rationalisation avec l'arrivée en octobre 2003 de l'A318 qui s'inscrit dans la gamme des modules de 120 sièges et complète la famille de l'A320, s'ajoutant à l'A319 et à l'A321 pour offrir, avec la même voilure et la même largeur de cabine, de 120 à 200 places. 15 A318 ont été commandés, appelés à se substituer aux B737-500 : les six premiers, progressivement livrés cet hiver, seront en service pour la saison été 2004.

Avion et environnement : progresser ensemble

Les réglementations locales sur l'environnement peuvent évoluer très rapidement. Les compagnies doivent acquérir des avions suffisamment performants pour suivre cette évolution le plus longtemps possible et rester rentables. Par ailleurs, diminuer le bruit d'un avion sans affecter la consommation de carburant et les émissions gazeuses n'est pas chose aisée pour les constructeurs.

C'est pourquoi Air France coopère avec tous les acteurs de l'aérien pour optimiser la performance environnementale globale des avions.

La volonté de la Compagnie de limiter les nuisances sonores et les émissions gazeuses passe par la modernisation et le renouvellement constant de sa flotte.

Quant aux flottes des compagnies régionales partenaires, elles sont constituées de plus en plus de petits porteurs modernes dont la contribution sonore est minime.

A318



V. AIR FRANCE ET AIRBUS : UNE COOPERATION DE LONGUE DATE

Au premier rang des exploitants d'Airbus avec, à l'été 2003, 150 appareils (39 A319, 66 A320, 13 A321, 10 A330-200 et 22 A340-300), en service sur ses lignes moyen et long-courriers, Air France fut, le 9 novembre 1971, le premier client du nouveau consortium européen, en signant la commande ferme de 6 Airbus A300 assortie d'une prise d'option sur 10 autres exemplaires. Aujourd'hui, 9 octobre 2003, la Compagnie prend livraison de son premier A318, qui portera à 119 le nombre d'appareils de sa flotte Airbus court/moyen-courrier et sera le 131^{ème} monocouloir livré à Air France.

L'A300, dont elle fut la première compagnie utilisatrice, le 23 mai 1974, avec le premier vol commercial d'un appareil Airbus entre Paris et Londres, marquait le début de cette longue coopération entre le constructeur et la Compagnie.

Les principales étapes ultérieures furent la mise en ligne par Air France de l'A310 au printemps 1984, puis de l'Airbus A320 (première compagnie exploitante avec Air Inter) le 18 avril 1988, et, début 1993, de l'A340-300 qui était à l'époque le dernier modèle sorti des ateliers d'Airbus Industrie. Ce quadriréacteur a été mis en service par la Compagnie, dès le 29 mars 1993, entre Paris et Washington. Cette livraison précédait de quelques mois l'introduction, sur le réseau domestique, par Air Inter, de l'A330-300, appareil retiré depuis de la flotte. Dans le prolongement, Air France a constitué, à partir de décembre 2001, une flotte d'A330-200, long-courrier bimoteur, qui complète parfaitement la famille.

A l'horizon 2006-2007, la mise en exploitation du premier A380-800 marquera une nouvelle étape majeure avec le déploiement de ce très gros porteur sur le réseau long-courrier d'Air France.

Mais la fidélité d'Air France à Airbus ne s'est pas seulement manifestée dans le domaine des commandes massives d'appareils. Cette fidélité partagée et, plus encore, la collaboration entre le constructeur et Air France existent depuis le début des études qui furent menées pour le premier né de la famille Airbus, l'A300. En effet, l'avionneur européen a toujours associé étroitement les premières compagnies clientes de ses divers types d'appareils à l'ensemble des études de développement les concernant, tant du point de vue de la capacité qu'ils devaient offrir, que de celui des travaux techniques menés en commun, notamment avec les pilotes et les spécialistes en développement et en entretien de matériel aéronautique.

A318



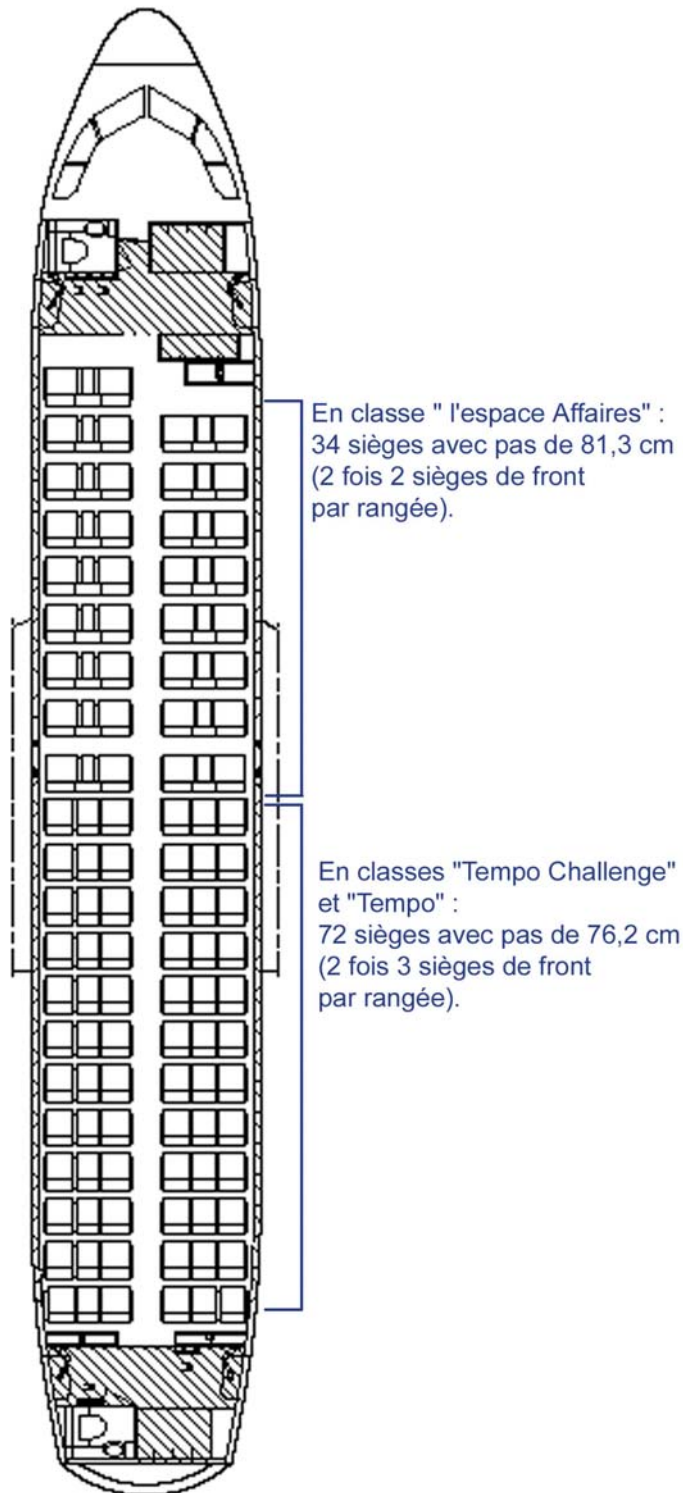
ANNEXES

A318



PLAN DE CABINE DE L'A318 D'AIR FRANCE

Version 34C/72Y



A318



CALENDRIER DE RECEPTION DES A318 D'AIR FRANCE

A318-100	Immatriculation	Date de réception
Avion 1	F-GUGA	Octobre 2003
Avion 2	F-GUGB	Novembre 2003
Avion 3	F-GUGC	Novembre 2003
Avion 4	F-GUGD	Décembre 2003
Avion 5	F-GUGE	Décembre 2003
Avion 6	F-GUGF	Avril 2004

La réception des neuf autres appareils interviendra ensuite jusqu'en décembre 2006.

A318



REPARTITION DES APPAREILS DE LA FAMILLE A320 D'AIR FRANCE

Appareil (sous-type)	Nombre
A319-100	39
A320-100	13
A320-200	53
A321-100	5
A321-200	8
Total	118

Les chiffres ci-dessus correspondent à l'état de la flotte à l'été 2003.

AIR FRANCE

- 1^{ère} compagnie européenne en passagers-kilomètre transportés,
- 2^{ème} compagnie européenne et 3^{ème} compagnie mondiale en nombre de passagers internationaux,
- 4^{ème} compagnie mondiale pour le transport de fret international,
- 2^{ème} opérateur mondial de maintenance aéronautique.

Carte de visite

Exercice 2002-2003 (clos le 31 mars 2003)

Chiffre d'affaires : 12 690 millions d'euros

Résultat net : 120 millions d'euros

Nombre de salariés : 71 125

Passagers transportés : 42,9 millions

Réseau* : 199 destinations dans 85 pays
plus de 1 700 vols par jour

Flotte (mars 2003) : 360 appareils en exploitation, dont :
249 pour la flotte Air France et
111 pour la flotte régionale.

Participations :

Brit Air	100%
City Jet	100%
Régional	100%
Amadeus France	66%
Servair	88%

Alliance SkyTeam : Aeromexico, Air France, Alitalia, CSA Czech Airlines,
Delta Air Lines, Korean Air.

Compagnies franchisées : Brit Air, British European, CCM, City Jet, Régional.

Siège social : 45, rue de Paris, 95747 Roissy-CDG Cedex, France.

*Données été 2003, hors partage de codes, mais incluant les vols en franchise et l'activité cargo.