



Das 148-sitzige Mittelstreckenflugzeug markiert eine neue Etappe in der Modernisierung der Flotte der Air France-KLM Gruppe, die seit Covid-19 in großen Schwierigkeiten steckt.

Air France hat am Mittwoch ihren ersten Airbus A220 vorgestellt, ein Mittelstreckenflugzeug mit 148 Sitzplätzen, das eine neue Etappe in der Modernisierung der Flotte einer Gruppe markiert, die sich aufgrund von Covid-19 in großen Schwierigkeiten befindet.

„Mit diesem Flugzeug können wir mit der Erneuerung und Rationalisierung unserer Flotte beginnen, was einer der wichtigsten Hebel zur Senkung unserer Kosten ist“, sagte Benjamin Smith, CEO von Air France-KLM.

Der Manager sprach auf einer Pressekonferenz am Flughafen Roissy-Charles de Gaulle, wo der Konzern das neue Flugzeug vorstellte, das auf innerfranzösischen und innereuropäischen Strecken eingesetzt werden soll.

Im Juli 2019 bestellte Air France-KLM 60 Flugzeuge des Typs A220-300 zu einem Listenpreis von fast 5,5 Milliarden Dollar. Die Gruppe hat auch eine Option für 30 weitere Flugzeuge sowie 30 Erwerbsrechte erworben, allerdings ohne Kaufdatum.

Eröffnungsflug zwischen Paris und Berlin Ende Oktober

Die erste A220 von Air France wird am 31. Oktober auf der Strecke Paris-Berlin in Dienst gestellt, teilte Smith mit. Sechs weitere A220 werden bis Ende 2021 und 15 im Jahr 2022 ausgeliefert. Wifi wird an Bord kostenlos sein.

Der neue Airbus ermöglicht den schrittweisen Ersatz der alternden A318 und A319, die bisher die Kurz- und Mittelstreckenflotte der französischen Fluggesellschaft bilden.

Das A220-Programm besteht aus zwei Flugzeugen: der A220-100 (35 Meter lang) und der A220-300 (38,7 Meter). Es ist unterhalb der A320-Familie positioniert und bietet eine Kapazität von 100 bis 150 Sitzen.

Es wird im kanadischen Mirabel hergestellt und entspricht der früheren C-Series des kanadischen Bombardier-Konzerns, ein Programm, das Airbus 2017 übernommen hat. Nach Angaben von Airbus ergänzt die A220 die A320-Familie (A318, A319, A320 und A321), das erfolgreichste Mittelstreckenflugzeug des europäischen Flugzeugherstellers, das nach den jüngsten Zahlen des Herstellers von Ende August 2021 10.004 Auslieferungen bei 15.690 Bestellungen verzeichnet.

Der A220, beide Versionen zusammen, wurde in 623 Einheiten bestellt, von denen schon 173 ausgeliefert wurden.

Neben Air France-KLM stammen die größten Bestellungen bisher von den Amerikanischen Fluggesellschaften Delta (95), JetBlue (70), Breeze Airways (60), der lettischen AirBaltic (50)



und Air Canada (45). SWISS hat Ende 2016 die erste CSeries/A220 erhalten und betreibt derzeit 30 dieser Flugzeuge.

Airbus behauptet, dass die A220, die eine maximale Reichweite von 6.390 km hat, 25% sparsamer und doppelt so leise ist wie ein vergleichbares Flugzeug der vorherigen Generation ist.

Air France-KLM will langfristig auch die Mittelstreckenflugzeuge erneuern, die von KLM und der Billigfluggesellschaft Transavia betrieben werden und bisher Boeing 737 sind.

Boeing oder Airbus? Und welcher Motorhersteller? Eine Entscheidung über diesen Auftrag, der sich auf 80 feste Flugzeuge und bis zu 80 weitere Flugzeuge als Optionen bezieht, wird „im Jahr 2023“ getroffen werden, sagt Air France CEO Smith.

Air France-KLM hält an seinen Investitionen fest – das Unternehmen hat auch 38 Langstreckenflugzeuge des Typs A350 für Air France bestellt -, obwohl es, wie die übrige Luftfahrtbranche, von der Pandemie stark betroffen ist.

Das Unternehmen hat in den letzten 18 Monaten kumulierte Nettoverluste in Höhe von mehr als 10 Milliarden Euro erlitten und musste mit Hilfe des französischen Staates, der einen Anteil von fast 30% an dem Unternehmen übernommen hat, umstrukturiert werden.

Der Konzern hat außerdem einen massiven Stellenabbauplan in Angriff genommen und seine Flotte verkleinert, indem er die treibstoffintensivsten Flugzeuge ausmusterte.

Das Unternehmen, dessen neue Finanzergebnisse am 29. Oktober bekannt gegeben werden, hatte gehofft, im dritten Quartal dank einer Erholung des Sommerreiseverkehrs in die Gewinnzone zurückzukehren, wird aber voraussichtlich für das gesamte Jahr in den roten Zahlen bleiben.

CEO Smith sagt, er sei dennoch ermutigt durch die Ankündigung der bedingten Wiederöffnung der US-Grenzen für ausländische Reisende ab Anfang November, da die Nordatlantik-Achse den größten Markt darstelle, etwa 40% des gesamten Umsatzes vor der Pandemie.