

Crossair i svindlande flygplansaffär

Schweiziska regionalflygbolaget Crossair har just gjort upp en affär med Embraer om att köpa 200 nya flygplan för 7.6 miljarder Schweizerfranc. Antal och belopp svindlar. Idag består Crossairflottan av 81 maskiner, som flyger ihop en årsomsättning på Sfr 1 miljard. Imorgon har schweizarna ritat om trafikflygkartan över Europa, om det här går vägen.

Text Ola Carlsson

Tillkännagivandet var förlagt till flygmässan i Paris och MACH var på plats. I en kort och kärnfull presskonferens bekräftade flygbolagschefen Moritz Suter och flygchefen André Dosé vad som redan läckt ut några dagar tidigare: Att i valet mellan Fairchild-Dornier och Embraer var det de senare som drog det längsta strået. Därutöver behövde endast fyllas på med antal fasta order och optioner och hur mycket det blir i pengar.

30 stycken 70-sitsiga ERJ-170, 30 stycken 108-sitsiga ERJ-190-200 samt 15 stycken 49-sitsiga ERJ-145 är på fast beställning. Värdet inklusive reservdelar är 3,1 miljarder Schweizerfranc. Optionerna är mindre specificerade och säger 100 stycken ERJ-170/190 och 25 ERJ-135/145.

På papper idag, i trafik om två år

Leveranserna av ERJ-145 börjar i februari nästa år. Dessa maskiner kommer successivt att ersätta Saab 2000, som flyttas ned till rutter som idag flygs med Saab 340, som i sin tur börjar avvecklas ur Crossairflottan.

ERJ-170 börjar levereras i slutet av 2002 och ersätter Avro RJ85 och RJ100. ERJ-190 kommer i Crossairtjänst 2004.

MACH's läsare visste redan att brasilianska Embraer var favorit till Crossair's beställning. Skälet, som André Dosé gav i MACH 76, är att Embraer förutom pappersflygplan i 70-100-paxklassen har färdiga regionaljetflygplan i storleksklassen därunder. Invändningen att



Embraer ERJ-170 och ERJ-190-200 som de kommer att se ut i Crossairmålning. Bolaget har sammanlagt 160 stycken på ingång.



Embraer ERJ-145 börjar ersätta Saab 2000 i Crossair i februari 2000.

Fairchild-Dornier snart matchar detta med å ena sidan 728/928JET och å den andra 328/428JET fick ett förmodligen diplomatiskt menat svar under presskonferensen i Paris med André Dosé's ord att "för första gången hade vi två jämnbördiga alternativ att välja mellan". Detta tolkades emellertid av de flesta i församlingen som endast gällande de ännu ej byggda flygplanen, där skillnaden lovar att bli hårfin.

Två plus två värt mer än två plus tre

En skillnad som Crossair tycker är avgörande är emellertid kroppstvärsnittet. Embraer fortsätter sin tradition att bygga litet smalare flygplan än konkurrenterna. ERJ-170/190 kommer att inredas med två-plus-två stolar i bredd, medan 728/928JET-kabinen får två-plus-tre. Den svår-sålda mittenstolen i raden med tre stolar i bredd är något som Crossair tycker man klarar sig bättre utan.

Crossair's beställning startar produktionen av ERJ-170/190-serien. Som första kund får man mycket att säga till om när det gäller flygplanets utrustning, och det gillar Crossair, trots en del dyrköpta erfarenheter av samma sits i Saab 2000-projektet.

Flygplanens miljöprofil betonas. Låg energiförbrukning och minimala utsläpp eftersträvas. Bullret liksom mängden kväveoxider i avgaserna måste ned till hälften av dagens värden.

ERJ-170 till London City

Prestandamässigt gäller att det 70-sitsiga flygplanet ska klara att flyga på London City Airport, Lugano och Bern, som har korta banor och/eller branta inflygningar och svår turbulens i vissa vindar.

Om sin nye hovleverantör av flygplan har Schweizarna bara lovord:

Grundat som ett statligt företag 1969 privatiserades Embraer i december 1994. Huvudägare med tillsammans 89 procent av aktierna är nu finansföretaget Bozano Simonson, Banco de Brasil's pensionsfond och Telecom-anställdas fondförvaltning. Brasilianska

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

ska staten ligger kvar med en minoritetspost på 7 procent.

Ekonomiskt under

I fabriken i Sao José dos Campos, 8 mil norr om Sao Paulo, jobbar 7.000 anställda med produktion av militärflygplan och trafikflygplan samt som underleverantörer till bland andra Boeing och Sikorsky. Under perioden 1996 till 1998 femdubblades omsättningen från US\$ 222 miljoner till US\$ 1.315 miljoner medan exportandelen ökade från 58 procent till 90. Det ekonomiska undret tillskrivs den lyckosamma satsningen på regionaljetflygplan.



Det första i serien, ERJ-145, är i trafik sedan 1996. Vid slutet av april i år innehöll den svällande orderboken sammanlagt 763 beställningar och optioner på ERJ-145 (49-sitsare) och ERJ-135 (37-sitsare). Detta föranleder en upptrappning av produktionstakten från 8 per månad till 14 under de närmaste veckorna.

ERJ-170

Passagerarantal 70. Spännvidd 25,9 m, längd 28,6 m, höjd 9,12 m. Max startvikt i långdistansversion 36,6 ton, i standardversion 34 ton. Tillsatsvikt 9 ton. Motordragkraft 2 x 6 ton. Max marschfart Mach 0,8. Räckvidd med full last och vid max marschfart 4.075 km (långdistansversion) eller 2.780 km (standard).

ERJ-190

Passagerarantal 90. Spännvidd 29,2 m, längd 34,9 m, höjd 9,7 m. Max startvikt i långdistansversion 47,3 ton, i standardversion 44,5 ton. Tillsatsvikt 13,3 ton. Motordragkraft 2 x 8 ton. Max marschfart Mach 0,8. Räckvidd med full last och vid max marschfart 4.260 km (långdistansversion) eller 2.965 km (standard).

Crossair har valt en förlängd version av ERJ-190 med plats för 108 passagerare. Motorerna, som blir av typ General Electric CF34-8, måste för detta flygplan vidareutvecklas med en större fläkt.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!