



# A380 FLAGGSKEPP I BLÅSVÄDER

Den 27 april 2005 lyfte världens största passagerarflygplan för första gången från Toulouse. Fyra år senare har över en miljon passagerare rest med nya superjumbon A380. Men för Airbus har resan varit turbulent, och mer oväder kan vänta bortom horisonten.

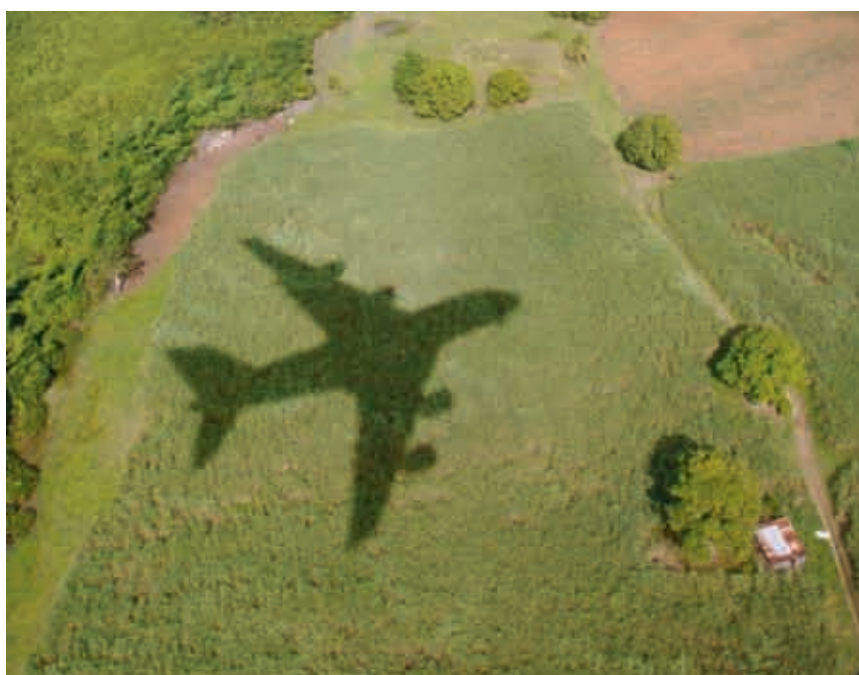
L iksom många stora pionjärprojekt blev också A380 försenad redan från början.

Först skulle det byggas speciella pråmar, fartyg, flygplan och trailers. Det skulle vidgas vägar och konstrueras nya kanaler. Allt för att A380 skulle kunna lyfta från ritbordet ut i den verkliga världen. Det var en enorm kraftansträngning vars like inte har skådats sedan Boeing byggde en hel industristad mitt ute i ödemarken för att producera sin 747:a i mitten på 1960-talet. Den mänskliga faktorn höll på att totalhaverera hela 380-projektet på grund av ett räknefel. Spanjorer och tyskar använde en äldre version av ett designprogram medan britter och fransmän gått över till ett nyare. Konsekvensen blev minus ett par centimeter kabelhärva och att hela projektet försenades och fördröjades med åtskilliga miljarder kronor. Engelsmännen drog sig ur och Charles Champion som ledde A380 avdelningen fick sparken.

**FLYGPLANET SÅG** ett tag ut att alltmer bli en försenad fransk prestigesak, men i själva verket handlade det om att få Airbus att överleva som företag. Så mycket pengar hade investerats i utveckling och produktion att full fart framåt var det enda som kunde rädda flygtillverkaren. Från början var tanken att Airbus före slutet av 2009 skulle ha byggt och levererat omkring 120 flygplan. Detta mål har sedan gradvis krympt. Nu räknar man med att ha tillverkat totalt omkring 30 flygplan före nyår. I dagsläget finns 13 stycken A380 i trafik hos tre flygbolag: Emirates, Qantas och Singapore Airlines. Som fjärde bolag kommer Air France att ta sin första A380 i tjänst under 2009. I dag rymmer orderböckerna 200 beställningar av A380, och det kan ju tolkas som att projektet blivit en stor framgång. Problemet är bara att alla förseningar och tekniska problem håller på att urholka hela lönsamheten hos superjumbon. Från början räknade Airbus med att brake even skulle ligga kring 270 flygplan. Från och med flygplan nummer 271 skulle man alltså börja gå plus på A380. Nu har den siffran justerats och ligger i dag på över 420 producerade flygplan. Airbus behöver alltså minst dubbelt så många beställningar bara för att få tillbaka de gigantiska summor man har satsat. Därför har man också tills vidare lagt fraktversionen av A380 på is och satsar nu allt på att få A380 att fungera bättre, liksom på att utveckla den förlängda passagerarversionen A380-900. Att få ekonomi i projektet kan bli tufft.



**A380 närmar sig färdigställande i Airbus väldiga hangar i Toulouse**



**Skuggan av ett tvivel - på senare tid har flera bolag försenat sina mottaganden av nya superjumbon.**





***I besparingstider är A380:s dolda äss i ärmen att cockpit ser ut ungefär som i tidigare Airbusversioner. Det förbilligar processen att integrera flygplanet hos bolagens redan befintliga flotta.***

**FLERA KRITIKER** har pekat på hur beroende Airbus är av de order som Emirates lagt. Femton flygbolag ligger just nu med beställningar på A380, men Emirates står ensamt för mer än en fjärdedel av beställningarna, och om man slår samman Emirates order med de från Qatar Airways och Etihad Airways, finner man att nästan 40% av A380:s orderbok härör från Emiratens kring Gulfen. Snedfördelningen blev inte bättre sedan Qantas för några veckor sedan meddelade att man skjuter fram mottagandet av fyra A380 med 10-12 månader på grund av finanskrisens effekter för flygindustrin. Airbus stora beroende av flygbolagen kring gulfemiraten är något som kritiker menar kan bli ett stort hot mot Airbus, eftersom de rika oljestaternas ekonomier snabbt har börjat svaja i spåren av finanskrisen. Om de skulle agera som Qantas, kan orderboken för A380 snabbt förvandlas till ren skräckläsningen. Airbus första prioritet är därför att utöka inte bara antalet order,

utan också antalet kunder för att få en stadigare grund att bygga på.

**JUST NU HAR** man tillräckligt med order för att hålla produktionen igång till 2014. Men mer behövs som sagt om A380 ska börja betala sig. Erfarenheterna som de första flygbolagen har haft av A380 har inte bjudit på alltför många obehagliga överraskningar. Många av de farhågor som ingenjörer och konservativa luftfartsdirektörer förutspådde innan flygplanet väl kom i luften har uteblivit. Med viss anpassning som exempelvis uppdaterade gater har många storflygplatser kunnat ta emot superjumbon utan problem och utan hysterisk trängsel i tax-free. Det behövdes inte heller några breddade eller förstärkta start- och landningsbanor, och trots att A380 än så länge måste ha större separation till andra flygplan i luften, än exempelvis Boeing 747, så pågår flera tester som alla pekar i riktning mot att en A380 inte är farligare för sin omgivning

än vilket annat stort flygplan som helst. De bekymmer som framförallt Emirates och Qantas har haft sedan den första passagerarflygningen i oktober 2007, kan beskrivas som barnsjukdomar – småfel som visar sig först efter ett tag, och som man gradvis kommer tillrätta med. Sådant räknar både flygbolag och flygtillverkare med när nya flygplanstyper tas i bruk. Därför brukar de första "launching customers" också få rabatt på sina flygplan.

**MED DETTA SAGT,** börjar dock vissa nackdelar visa sig. Ett orsak till detta är förstås att A380 är ensam i sin klass. En 747:a tar bara 2/3 av passagerarna jämfört med en A380 och om man tvingas ställa en superjumbo på marken blir det ett stort arbete för flygbolaget att klara åtagandena mot passagerarna. Den goodwill som bredare säten, tystare kabin och bättre kabintryck skapar hos resenärerna kan fort bytas i bad-will om förseningarna drar iväg. Och detta är just vad som har



**Airbus har upprättat transportvägar för de gigantiska delarna som sätts samman i Toulouse. Här en flygplansvinge på väg på en specialbyggd trailer.**



**A380 på besök i Hong-Kong.**

hämt. Emirates har varit hårdast i sin kritik och öppet talat om hur många småfel tillsammans bidragit till att minska tillförlitligheten hos hela systemet. Qantas tvingades i mars ställa alla sina tre A380 på marken under ett och samma dygn. Två flygplan hade indikation om fel på bränsletanken. Det tredje fick fel på nos-hjulsstyrningen och dessutom läckage i en bränsletank. Men Qantas hade haft problem före dess, bland annat med flera av flygplanens bränslepumpar.

**DET LIGGER** i både flygtillverkarens och flygbolagens intresse att inte öppet diskutera alla fel och hur allvarliga de är. Ingen part har något att vinna på att passagerarförtroendet för A380 minskar. Dessutom är fel av det här slaget alltid mer än en teknisk fråga. Det är också en förhandlingsfråga mellan tillverkare och beställare. Om flygbolagen drabbas hårt av tekniska problem, kommer de att kräva kompensation i någon form av Airbus.

Sådan kompensation kan ske i form av rabatt på nya order eller genom att Airbus ställer upp med en egen servicegaranti. Airbus har redan på egen bekostnad placerat ut depåer med reservdelar i New York, London, Sydney och Auckland.

A380:s öden och äventyr följs just nu med stort intresse av såväl press som potentiella kunder, och med reservdelar spridda över världen hoppas Airbus kunna minimera den tid som flygplanen tvingas vänta på marken innan de kan lagas och flyga vidare. Varje tidningsartikel, tv-inslag och radioreportage spelar roll om Airbus ska lyckas få igenom sin bild av A380 som en historisk milstolpe för det civila trafikflyget.

**PÅ BOEING** gnuggar man förstås händerna av förtjusning över bekymren med A380. Samtidigt gapar orderböckerna för Boeings egen modifierade 747-8 påfallande tomma och i dagsläget är det osäkert om flygplanet någonsin kommer i

luften. Men på flygmarknaden kan saker förändras snabbt, och flygbolag har en tendens att följa varandra. Om Airbus inte kan få ordning på de många småfelen kan flygbolagen tröttna och i stället välja ett beprövat koncept som 747.

**EFTER ALLA** problem som Boeing själv har haft med sin 787 Dreamliner lär man vara beredda att rea ut 747-8 till vrakpris för att få över några av superjumbons kunder till de egna orderböckerna. Inte undra på att Airbus vd personligen följer den dagliga driften av de 13 stycken A380 som nu finns i trafik. Kanske kommer turen att vända, om bara antalet snart ökar från 13 till 14.

