

BOEING UPPGRADERAR 737:AN TILL

MAX



Efter månader av osäkerhet kring hur Boeing skulle svara på konkurrensen från Airbus A320neo satte den amerikanska tillverkaren punkt i debatten i augusti 2011 genom att lansera MAX – en omarbetad version av 737:an.

AV: Tom Gregson BILDER: Boeing

SÅ SENT SOM VID SOMMARENS Paris Air Show hade Boeing allvarliga funderingar på en helt ny konstruktion. Men sedan dess har 737:ans kundkrets högt och tydligt deklarerat sina åsikter. Efter att ha sonderat marknaden för ett eventuellt ”nytt mindre flygplan” beslöt Boeing att fördelarna med att uppgradera den beprövade och pålitliga 737:an övervägde nackdelarna med att utveckla ett dyrare nytt jetplan. Resultatet blev MAX, som godkändes av Boeings bolagsstyrelse efter åtaganden på 496 flygplan från fem kunder. Endast en av kunderna har hittills identifierats, American Airlines.

MAX-serien kommer att bestå av modellerna 737-7, 737 och 737-9, vilka motsvarar dagens 737-700, -800 och -900. Den största skillnaden blir LEAP-1B-motorn, en mindre version av den avancerade nya LEAP-motor som redan håller på att utvecklas av CFM International för A320neo och den kinesiska C919. Till skillnad från Airbus tvåmotoriga jetplan, som även finns med Pratt & Whitneys växlade turbofläktmotor PW1100G, kommer MAX att enbart utrustas med LEAP.

BOEINGS BESLUT borgar för en skarp strid med Airbus de närmaste åren om den dynamiska marknaden för 100 till 200 passagerare. Sektorn, som länge har varit själva ryggraden inom branschen för kommersiella jetplan, växer för närvarande explosionsartat. För att klara efterfrågan har Airbus och Boeing satt ett produktionsmål på 42 flygplan i månaden för A320 respektive 737:an, och Airbus går troligen ännu längre. Men Boeing siktar på att ta största biten, och MAX kommer antagligen att spela en nyckelroll i företagets planer på att plocka åt sig 70 procent av marknaden till 2030. Det skulle motsvara en försäljning på 23 370 flygplan till ett värde av 1 950 miljarder dollar.

För närvarande är det dock Airbus som innehar tätpositionen. Enligt egen utsago är man inom Airbus glatt överraskad av framgångarna med Neo, som med nära 1 100 beställningar och åtaganden i slutet av september 2011 har lockat nästan dubbelt så många kunder som väntat i detta tidiga skede av striden. Med en planerad



” Vi vill begränsa mängden arbete med flygplanet. Vi gör en så enkel uppgradering som möjligt, av enbart motorn och några andra småsaker.”

JIM ALBAUGH, VD FÖR BOEING COMMERCIAL AIRPLANES

lansering i slutet av 2015 ligger Airbus dessutom nästan två år före konkurrenten Boeing.

Reaktionerna från Boeings kunder har varit minst lika dramatiska. Hur utgången blir av detta marknadsföringskrig på längre sikt beror ju ofrånkomligen på hur väl Boeing lyckas leverera den prestanda som utlovas. Förväntningarna är sju procents lägre driftkostnader än konkurrenten och fyra procents lägre bränsleförbrukning än Neo. Sedan september har få detaljer om MAX konstruktion, eller ens konfigurationen av LEAP-1B-motorn och dess avgörande fläktstorlek, avslöjats av Boeing.

EN STOR DEL av Boeings planer för MAX är att göra det enkelt för sig och behålla en gemensam standard med den befintliga serien.

– Vi vill begränsa mängden arbete med flygplanet. Vi gör en så enkel uppgradering som möjligt, av enbart motorn och några andra småsaker, säger Boeing Commercial Airplanes vd Jim Albaugh. Dessa ”småsaker” omfattar en omarbetning av den bakre flygkroppen för att göra den lättare samt enklare att tillverka och underhålla. På den korta listan står även några

systemuppgraderingar, till exempel en övergång till elektriskt styrda luftbromsar, mer avancerade höglyftsanordningar och andra vingförbättringar.

EN DEL AV BOEINGS DILEMMA med MAX är att sätta stopp. Säljframgångarna med 737 Next Generation och dagens orderstock på över 2 100 beställningar talar för sig själva. De gör det svårare för Boeing att hinna få igenom några större förändringar till lanseringen av MAX. De skenande affärskostnaderna och lanseringen av den bränslesnåla Neo krävde en avsevärd insats från Boeing, som räknar med en 10–12 procent lägre bränsleförbrukning än hos dagens 737:a.

Som en viktig del av kompromissen håller Boeing fast vid en i princip oförändrad cockpit. Att utbilda 737-piloterna för MAX blir därför enklare. Större delen av flygplanets system och strukturer förblir också oförändrade, vilket gör det lätt och relativt smärtfritt för dagens 737-kunder att ta in nykomlingen i sina flottor. Boeing planerar just nu att planet ska tas i trafik omkring 2017. Överraskande nog är det faktiskt nästan 50 år sedan lanseringen av den första 737:an 1968! ◀