

Val de comenzi pentru firmele care transforma avioanele de pasageri în avioane de marfa

Un aerodrom obscur din Franta a devenit centrul unde sunt reconvertite avioanele de pasageri Airbus SE în avioane cargo, pe fondul exploziei cererii pentru avioane capabile sa transporte marfuri în urma pandemiei de coronavirus, transmite Bloomberg.

Compania Vallair înregistrata în Luxemburg, o firma specializata în mentenanta si dezmembrarea avioanelor, a început lucrarile la aerodromul din Chateauroux, 250 de kilometri sud de Paris, pentru modificarea unui avion de pasageri de tip Airbus A330-300 utilizând o metoda proprie care dureaza doar o luna si la final nota de plata pentru reconversie este de doar 25% fata de cea obisnuita pentru reconversia avioanelor de pasageri în avioane de marfa.

Metoda utilizata de Vallair consta în înlaturarea scaunelor si accesoriilor din cabina avionului fara instalarea unei trape speciale pentru marfa care este costisitoare, bazându-se în schimb pe usile existente pentru accesul pasagerilor. Astfel, în loc sa utilizeze paleti standard sau containere pentru transportul marfurilor, coletele sunt depozitate via o banda rulanta care este instalata în cabina avionului.

"Suntem pe val. Cererea este foarte mare", a explicat directorul general de la Vallair, Gregoire Lebigot.

În ultimii doi ani, sectorul transportului aerian de marfa a înregistrat cele mai mari volume din istorie, în contextul în care pandemia a oprit practic transportul aerian de pasageri dar a dus la explozia cumparaturilor online. Numarul de avioane cargo de mari dimensiuni, care pot costa peste 350 de milioane de dolari bucata pentru cel mai nou model, este limitat iar timpul de asteptare pentru un A330 convertit complet la transportul de marfa, proces care poate costa pâna la 20 de milioane de dolari, poate dura chiar si cinci ani.

În schimb, un avion de pasageri de tip Airbus A330 reconvertit de Vallair are capacitatea de a transporta aproximativ 60 de tone de marfa, iar reconversia costa mai putin de cinci milioane de dolari, potrivit estimarilor firmei IBA Group Ltd. Și mai important, modificarile facute de Vallair sunt reversibile, astfel ca transportatorii aerieni pot reinstala scaunele daca perioada de boom de pe piata cargo se va termina.

Printre competitorii Vallair pe piata reconversiei avioanelor de pasageri în avioane de marfa se numara firma germana EFW, la care Airbus are o participatie. Firma germana are nevoie de opt luni pentru a reconverti un A330 prin instalarea unei usi speciale care masoara patru pe trei metri si doua puncti cargo capabile sa depoziteze tot felul de marfuri.

Firma Israel Aerospace Industries Ltd., care are experienta în reconvertirea avioanelor Boeing, a decis si ea sa intre pe piata cu un contract privind modificarea a 30 de aparate A330 încheiat cu firma de leasing Avolon Holdings Ltd. care se va întinde pe perioada 2025-2028.

Potrivit presedintelui IBA, Phil Seymour, abordarea urmata de firma Vallair este una atractiva în termeni de durata si costuri, însa lipsa unei trape speciale pentru marfa exclude în mod inevitabil transportul unor articole precum autoturisme sau masini grele.

La rândul sau, un purtator de cuvânt de la EFW a spus ca avioanele de pasageri transformate, temporar, pentru transportul de marfa sunt cele mai adecvate pentru livrari de colete în regim express, însa absenta paletilor ar putea ridica probleme cu timpul de încarcare.

Pe de alta parte, constrângerile asupra lanturilor de aprovizionare, care au facut ca navele portcontainer sa se

aglomereze în porturi, ar urma sa stimuleze activitatea în sectorul transportului aerian de marfa atât anul viitor cât și în 2024, estimeaza Pascal Fabre, managing director la firma franceza AlixPartners din Paris.