

**ATELIER SUR LES MESURES OPÉRATIONNELLES
VISANT AUX ÉCONOMIES DE CARBURANT ET À LA
RÉDUCTION DES ÉMISSIONS EN AÉRONAUTIQUE**



**L'efficacité
énergétique**
Nous avons fait du chemin --



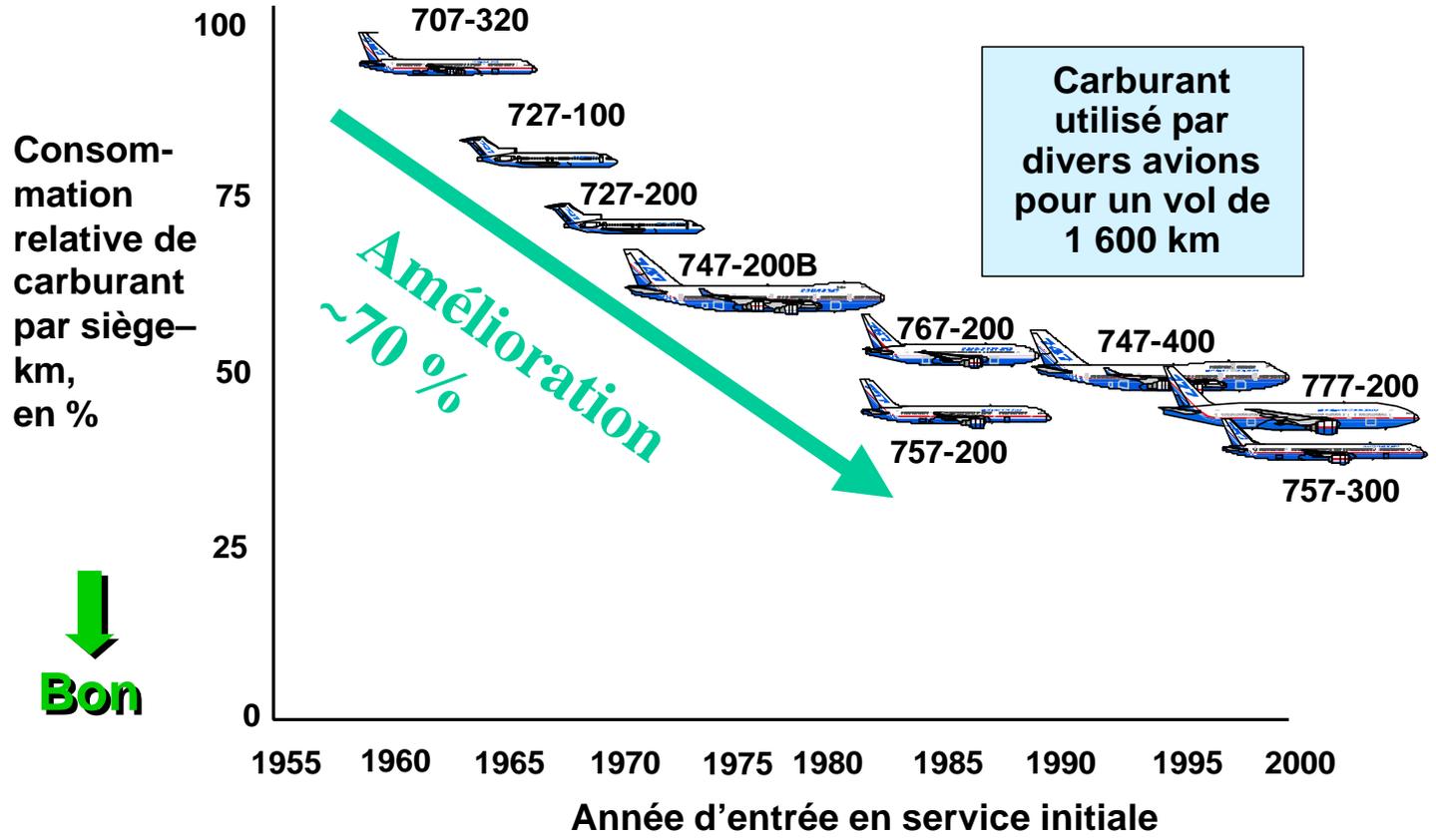
Mark Janes

Boeing Commercial Airplanes

Ottawa, 5-6 novembre 2002



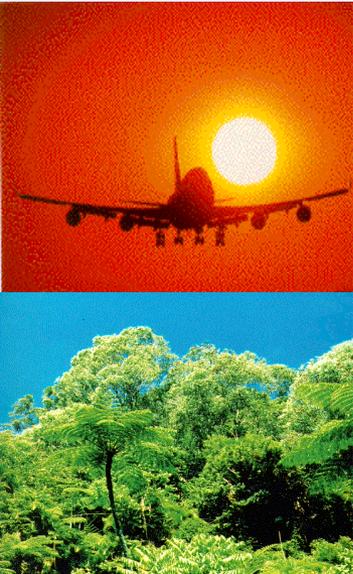
La consommation de carburant des avions a diminué ...



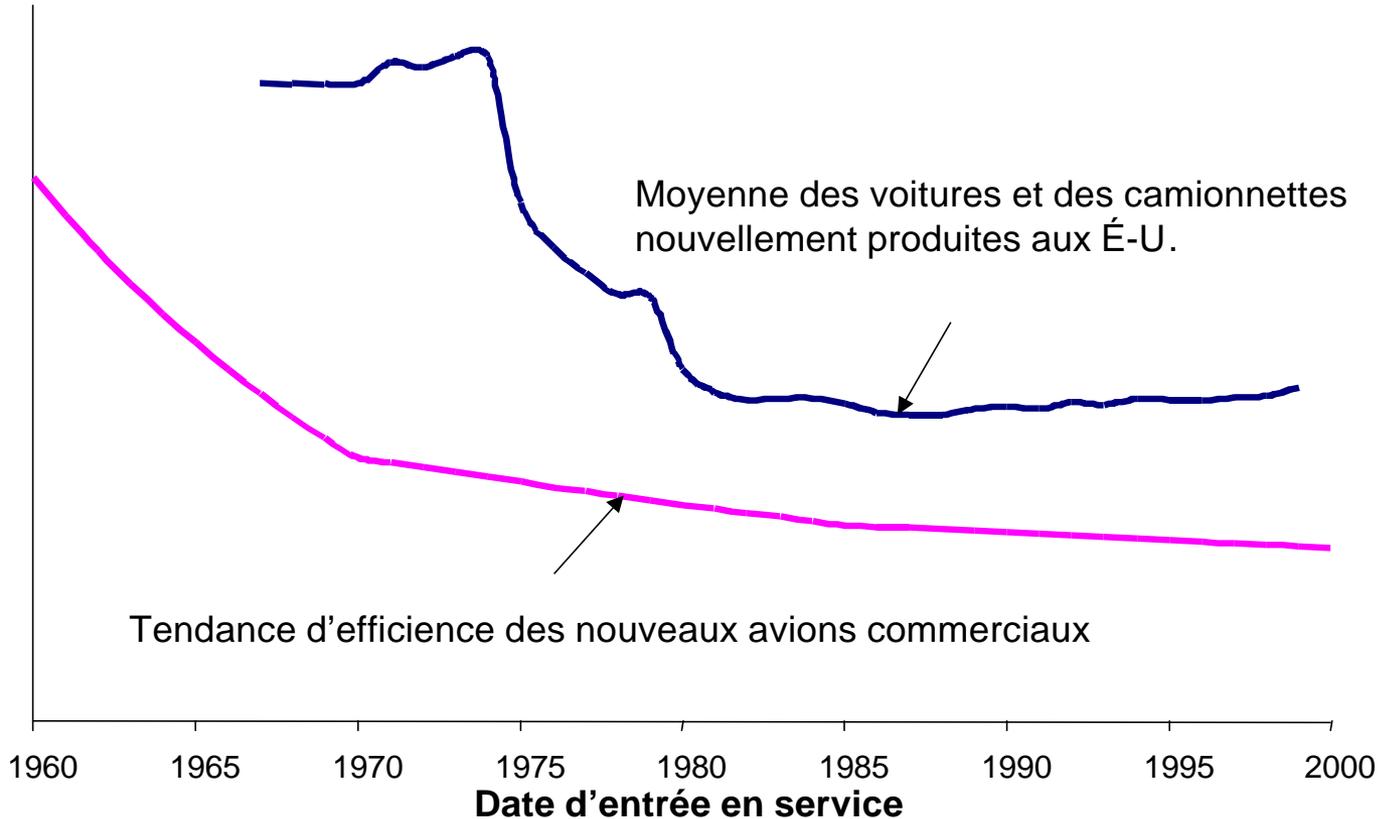
Bon



... et l'efficacité continue de s'améliorer



Carburant par siège



1. Pour les flottes d'aéronefs, lignes de tendance pour nouveaux modèles, sans pondération
2. Pour les flottes de véhicules, moyennes pour nouvelles voitures et camionnettes à essence, répondant à la norme EPA420-R-99-018, avec pondération
3. Les données des aéronefs reposent sur un coefficient de remplissage de 70 %, sur un vol de 1 100 NM et sur la configuration de sièges la plus courante.
4. Les données des véhicules se basent sur 1,5 passager par voiture.

DLD98-10



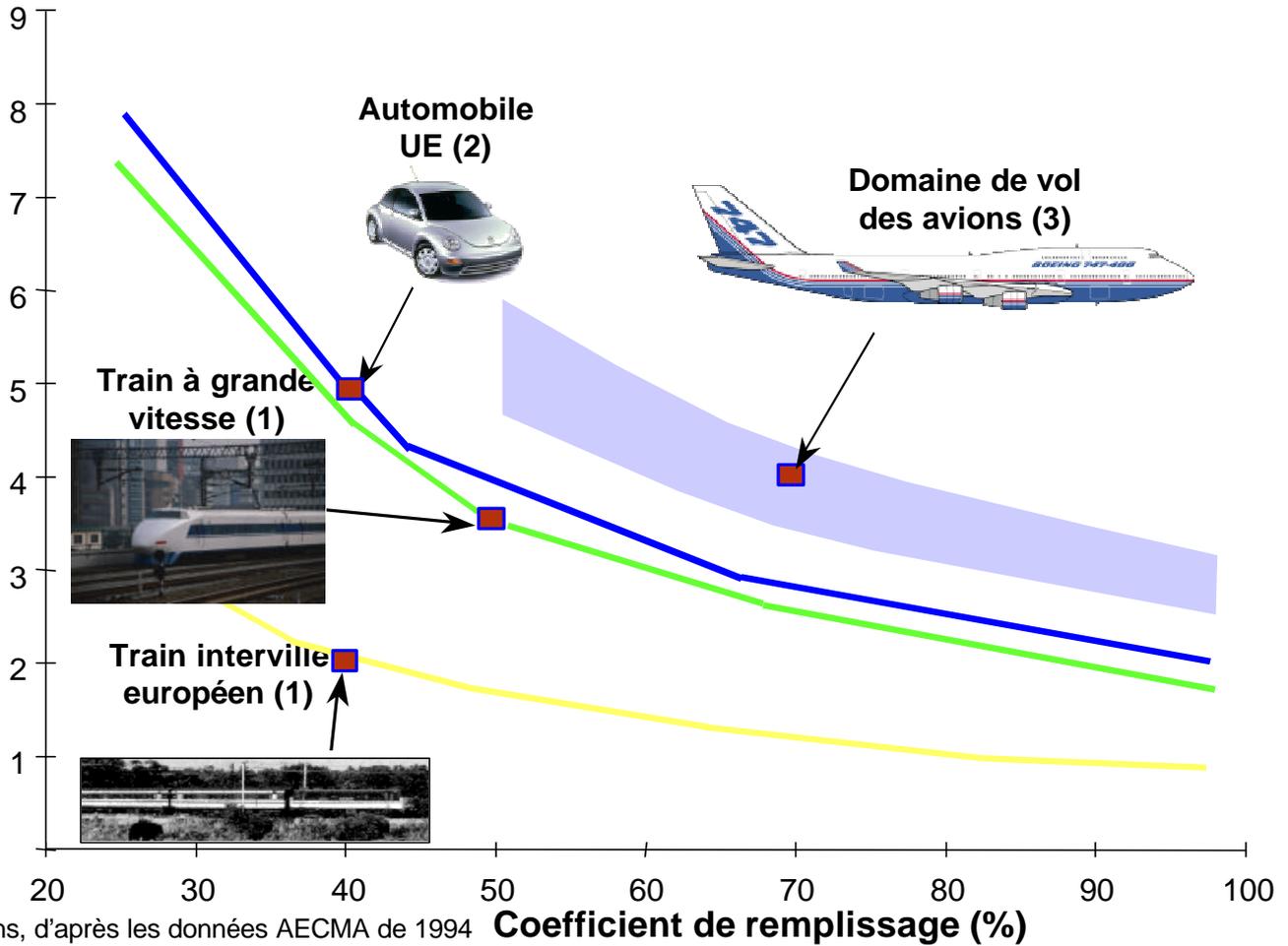
Ottawa, 5-6 novembre 2002

Les avions sont très concurrentiels au niveau de l'efficacité énergétique



Carburant utilisé (litres/100 pax km)

Bon

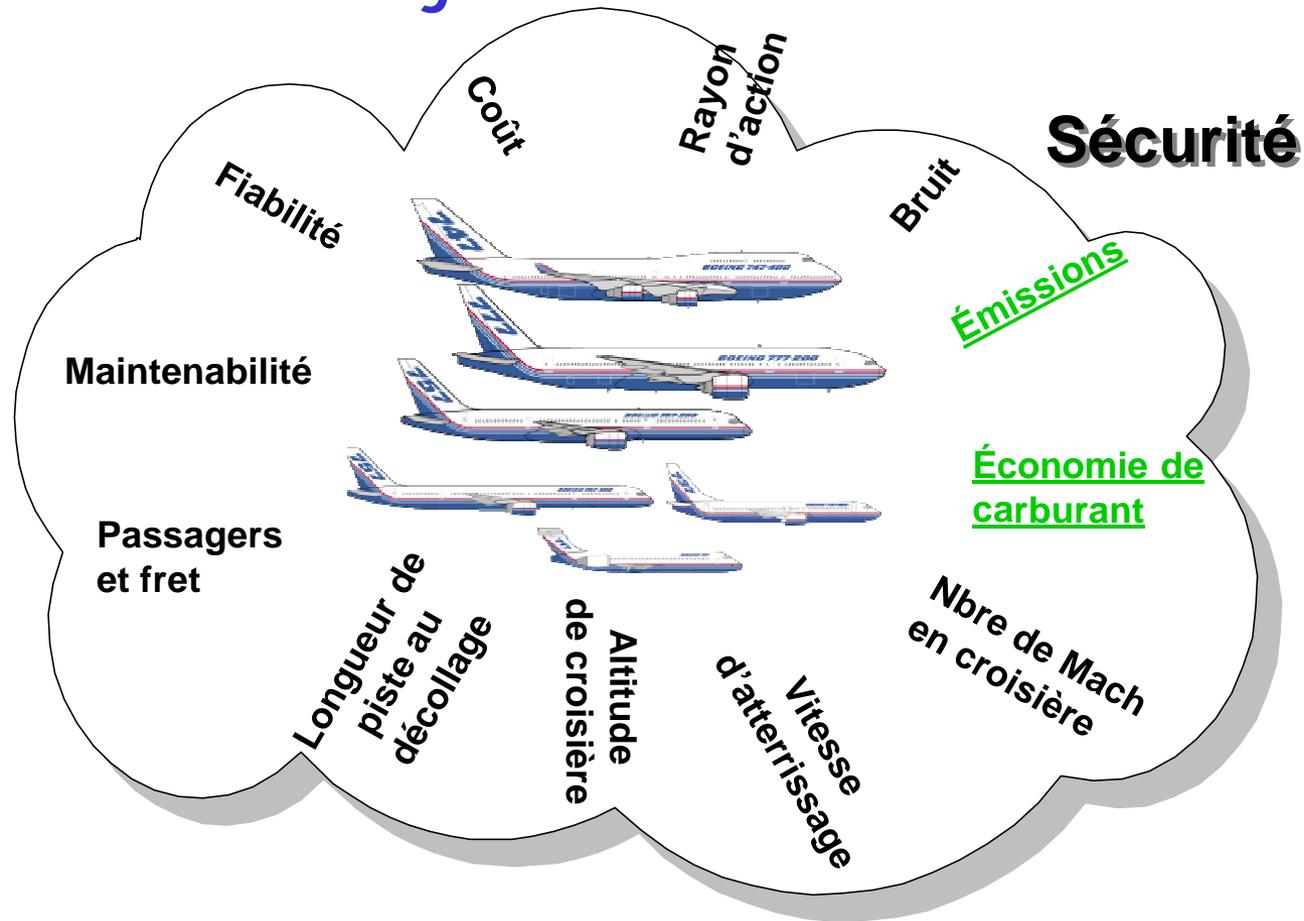


Notes : 1) Trains, d'après les données AECMA de 1994
 2) Voiture UE type, d'après Eurostat (12,6 km/L, 1,7 passager)
 3) Avions sur un trajet de 1 500 NM, coef. de remplissage de 70 %, conf. de sièges la plus populaire, conditions d'exploitation optimales

■ = Coef. de rempl. types

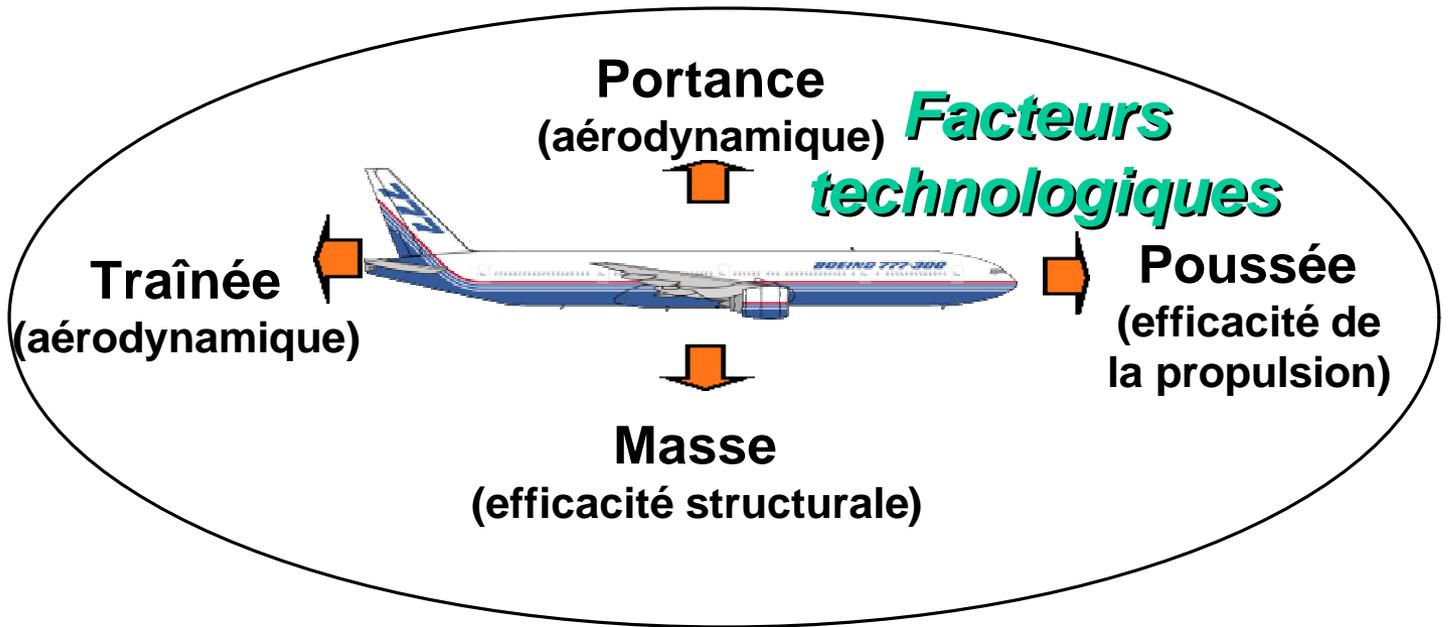


La conception d'un avion est toujours un compromis entre divers objectifs

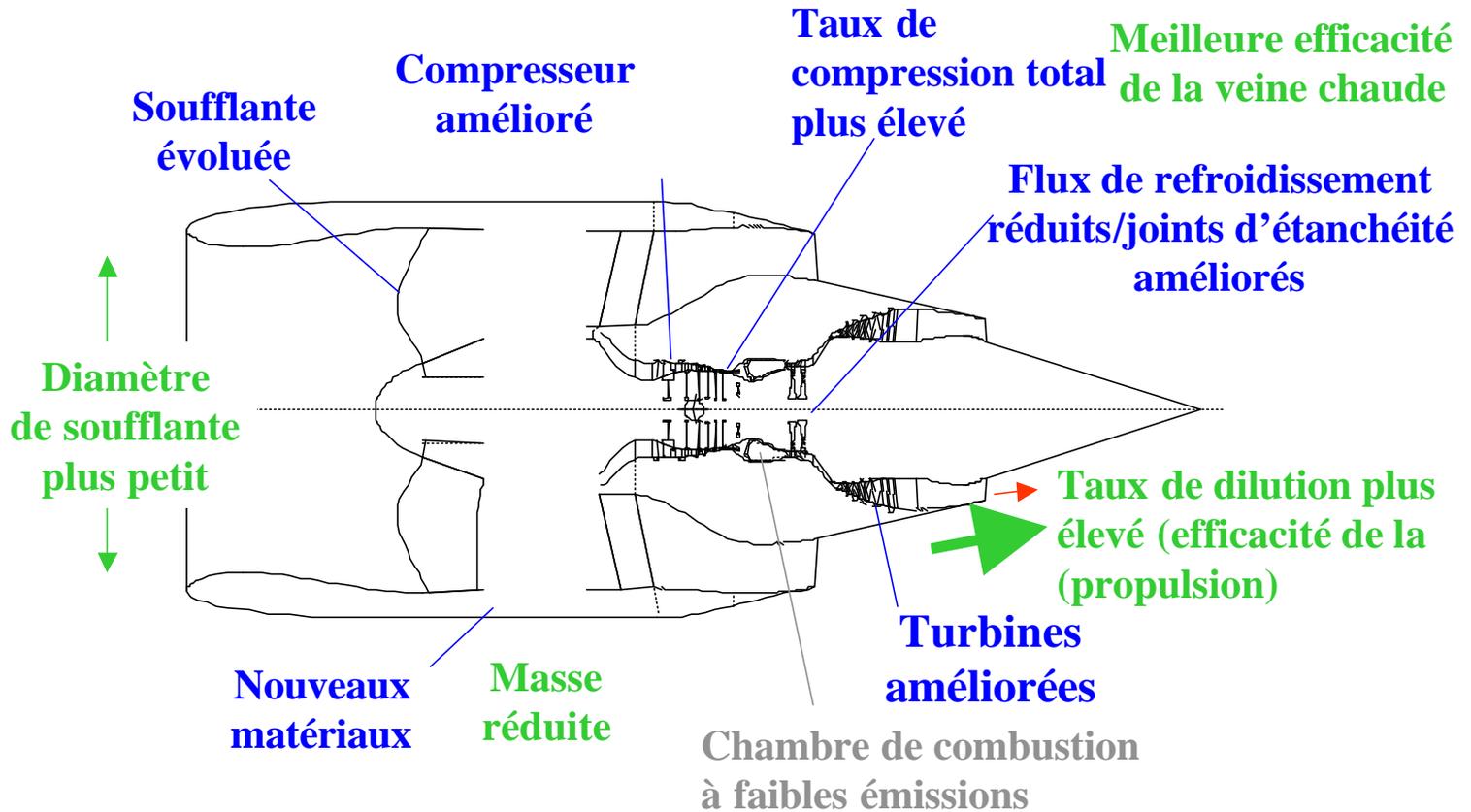


Facteurs influençant les économies de carburant

Facteurs opérationnels



Motoristes et celluliers travaillent ensemble pour améliorer la consommation de carburant ...



L'intégration du moteur détermine le taux de dilution optimal et la meilleure consommation de carburant de l'avion

