

Toulouse, 13 de octubre de 2011

## Primicia mundial: Air France organiza el vuelo más económico en CO<sub>2</sub>

- Emisiones divididas por dos gracias a la utilización de biocombustible sostenible
- Procedimientos optimizados en todo el vuelo
- Un trabajo muy preciso de reducción del peso



Hoy, 13 de octubre, el vuelo AF6129 de Air France, que enlaza Toulouse-Blagnac y París-Orly en 1 h 20 min., realizó por primera vez en el mundo el trayecto más económico en CO<sub>2</sub>. Para lograrlo, Air France puso en acción todos los medios de reducción de las emisiones acústicas y gaseosas:

- utilización de un 50% de biocombustible sostenible
- optimización de los procedimientos de vuelo
- reducción del peso embarcado.

Este vuelo comercial, que reúne por primera vez todos los componentes de ahorro de energía, forma parte de un programa ambicioso de la Compañía para apoyar la lucha contra el cambio climático.

Este proyecto innovador constituye una síntesis de las numerosas iniciativas de Air France en el ámbito del desarrollo sostenible. Este vuelo totalmente optimizado muestra que la Compañía está firmemente decidida a conciliar el auge del transporte aéreo y el control de las emisiones de CO<sub>2</sub>.

La determinación de Air France de operar en su sector de actividad de forma sostenible y responsable forma parte del proyecto de empresa, que hace hincapié en la responsabilidad societal y el compromiso con las partes interesadas.

**Las emisiones de este vuelo son de 54 g de CO<sub>2</sub> por pasajero por km, es decir, la mitad de un vuelo tradicional**

**1 kg ganado a bordo = 80 toneladas menos de CO<sub>2</sub> al año**

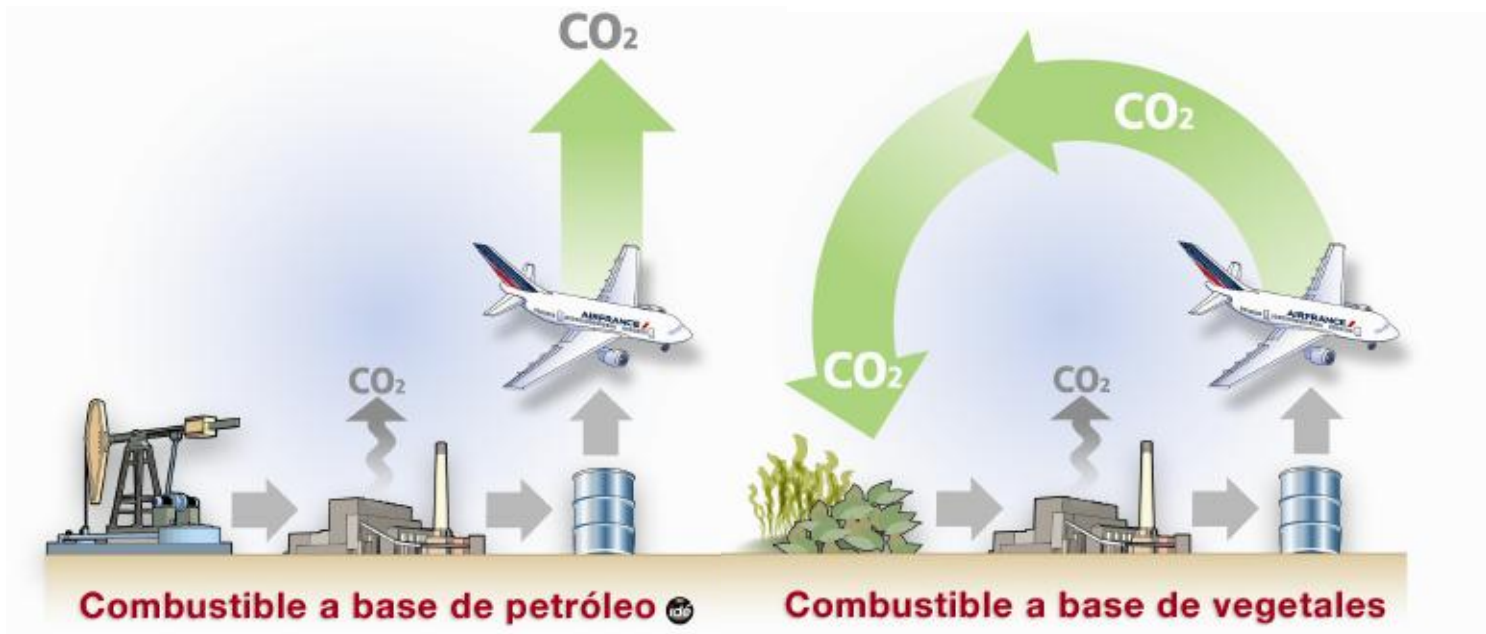
**80% menos de emisiones de CO<sub>2</sub> gracias al biocombustible**

## Utilización de un 50% de biocombustible sostenible

Gracias a la utilización de una mezcla de queroseno clásico y de bioqueroseno obtenido mediante hidrotratamiento a partir de aceites usados en su vuelo AF6129, Air France pone en acción el principal medio de reducción de CO<sub>2</sub>. **Las emisiones de este vuelo son de 54 g de CO<sub>2</sub> por pasajero por km, es decir, la mitad de un vuelo tradicional.**

El biocombustible utilizado constituye una energía renovable y sostenible sin impacto medioambiental o social debido a la utilización de recursos agrícolas: en efecto, este tipo de biocombustible procedente de aceites usados no hace competencia al sector agroalimentario ni a los recursos hídricos. La utilización de biocombustibles sostenibles es reconocida y certificada por la ASTM (American Society for Testing Material, organismo de normalización que redacta y elabora normas técnicas) desde el verano de 2011.

Las emisiones de CO<sub>2</sub> disminuyen hasta un 80% en la totalidad del ciclo de vida



El aprovisionamiento con queroseno del A321 que une las dos ciudades fue realizada por Airbus, que garantiza el mantenimiento de la calidad del combustible desde su entrega en Toulouse hasta su carga a bordo.

Desde hace varios años, Air France participa activamente en el desarrollo de biocombustibles sostenibles. El 25 de septiembre de 2008, la Compañía firmó una carta sobre los biocombustibles sostenibles, elaborada en concertación con varias ONG, como WWF y NRDC (Natural Resources Defense Council). Air France-KLM también participa en los trabajos de RSB (mesa redonda sobre los biocombustibles sostenibles), cuyos criterios de durabilidad fueron reconocidos por la Comisión Europea en julio de 2011.

## Eco-pilotaje y optimización de los procedimientos de vuelo

Para reducir el consumo de combustible y, por tanto, las emisiones de CO<sub>2</sub> garantizando al mismo tiempo la seguridad de los vuelos, los pilotos de Air France aplicaron los procedimientos más económicos en combustible, en coordinación con el control aéreo, en cada fase del vuelo.

En total, si todos los vuelos del puente aéreo “La Navette” pudiesen aplicar estos procedimientos de eco-pilotaje, se verterían 11.000 toneladas de CO<sub>2</sub> menos al año.

En tierra:

- Para la alimentación del avión y la climatización, se da preferencia a la utilización de los grupos eléctricos respecto a una alimentación térmica a base de queroseno.

- La fase de rodadura después del aterrizaje se efectúa con un motor apagado. De hecho, la totalidad de los aviones en fase de rodadura en el aeropuerto de París-Charles de Gaulle y París-Orly aplican todos los días este procedimiento de rodadura con un motor para ahorrar combustible.

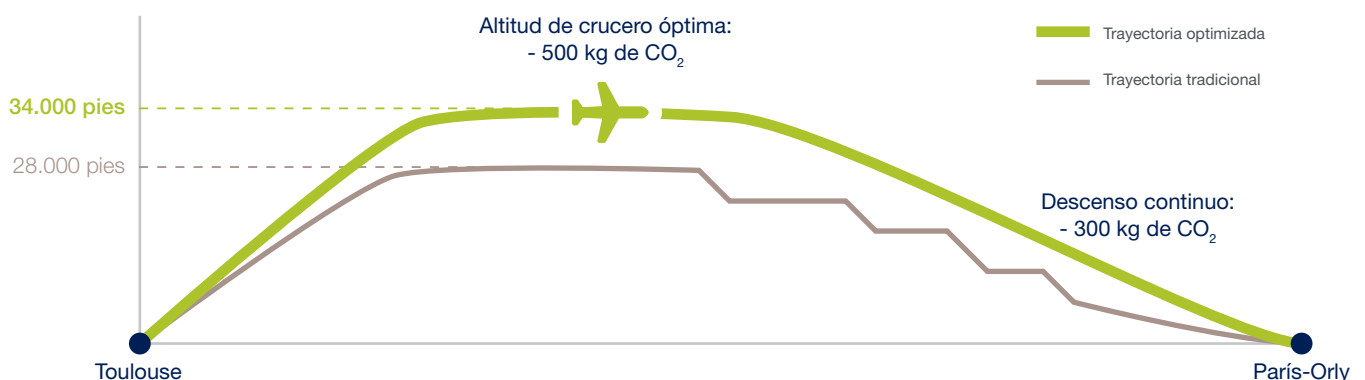
A bordo:

- Las fases de ascenso y descenso se realizaron en continuo, es decir, suprimiendo los tramos intermedios, generadores de emisiones gaseosas y acústicas. Air France colaboró considerablemente en el pasado en la evaluación e implementación de estos procedimientos con la DGAC y los pone en práctica cada vez que el control aéreo lo permite, en función de la ocupación del espacio aéreo.

- La trayectoria del avión también se optimizó con el fin de elegir la ruta aérea más corta posible y la altitud de crucero más económica. La búsqueda permanente del nivel de vuelo y de la velocidad óptima son fuentes de ahorro de combustible que, en este vuelo, representan un 10% respecto a un vuelo tradicional.

Desde el primer vuelo atlántico optimizado de principio a fin para reducir las emisiones gaseosas y acústicas el 6 de abril de 2010, Air France organiza diariamente vuelos trasatlánticos optimizados, como por ejemplo entre Nueva York-JFK y París-Charles de Gaulle en Airbus A380. En cada uno de estos vuelos, Air France reduce entre 3 y 5 toneladas sus emisiones de CO<sub>2</sub> optimizando cada fase en coordinación con el control aéreo.

La optimización de la trayectoria permite verter un 10% menos de CO<sub>2</sub> que un vuelo tradicional



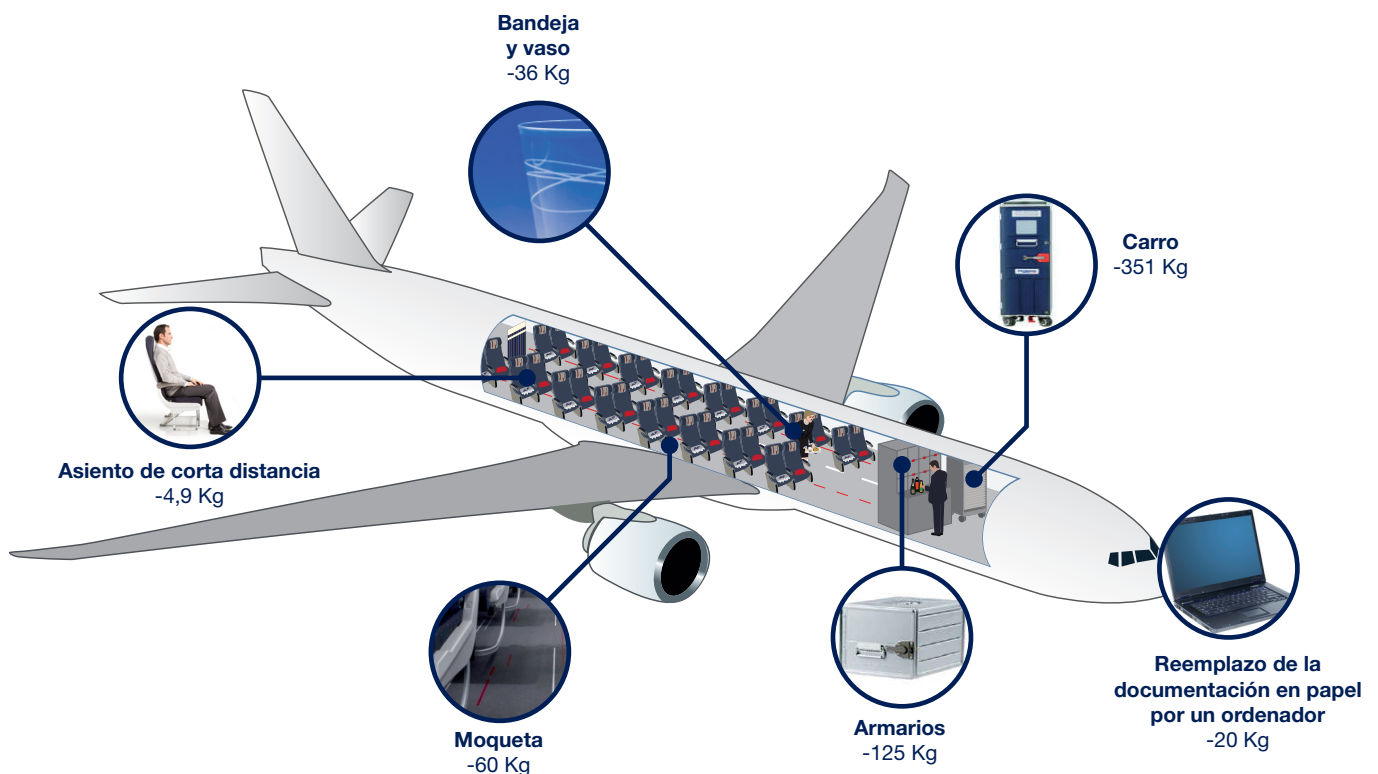
## Reducción del peso embarcado

La reducción del peso del avión es una prioridad en todos los campos: cada kilo ganado representa una disminución de los vertidos de 80 toneladas de CO<sub>2</sub> al año.

El vuelo Toulouse-París totalmente optimizado de Air France está equipado con un nuevo asiento, más delgado y más cómodo, como la totalidad de los aviones de la flota de corta distancia. Más ligero que un asiento clásico en un 40%, el nuevo asiento asocia comodidad y ecología: además de más espacio para las piernas, permite ahorrar 1.700 toneladas de combustible al año.

Pero la reducción del peso no sólo atañe a los asientos sino a todo el equipamiento de la cabina, incluyendo el material de servicio (armarios, carros de bebidas y comidas, compartimientos) cuyo peso se ha reducido un 15% de media entre 2006 y 2012.

### Reducción del peso embarcado a bordo de un avión de corta distancia



## Mejoras continuas de la flota Air France

Air France implementa de forma estructural una política ambiciosa para mejorar las prestaciones energéticas de sus aviones.

La modernización de la flota es una de las prioridades de la Compañía. Con una media de edad de 8,9 años para la flota de larga distancia y de 9,5 años para la flota de media distancia, la flota de Air France es una de las más modernas y más racionales de Europa. El grupo Air France-KLM también promueve una estrategia a largo plazo para renovar su flota, como lo demuestra el pedido de 110 aviones de larga distancia aprobada en septiembre de 2011.

Estos aviones, que se pondrán en servicio a partir de 2016, permitirán reducir más de un 15% el consumo de combustible y reducir notoriamente las emisiones acústicas y gaseosas.



## Air France-KLM, líder responsable del sector del transporte

Cabe señalar que Air France-KLM ha sido reconocido como líder del transporte aéreo del año 2011 en el ámbito de la responsabilidad societal de empresa y confirmado en los índices Dow Jones Sustainability Index (DJSI) World y Europa. Gracias a estos resultados, el Grupo ocupa por séptima vez el puesto de líder del sector aéreo y se posiciona por tercera vez a la cabeza del sector ampliado "Transportes y ocio".