



## La saga du CFM 56

Les deux présentations de la conférence sont disponibles l'une à la suite de l'autre :

- Présentation du moteur CFM56 par **Pierre ALESI** de la page 2 à la page 35
- Présentation du moteur LEAP par **Patrick JOYEZ** de la page 36 à la page 51



Arts &  
Métiers  
ALUMNI

Groupe Professionnel  
Aéronautique



# CFM56



## Le CFM56 par Pierre ALESI

CFM, CFM56, LEAP and the CFM logo are trademarks of CFM International, a 50/50 joint company between Snecma (Safran group) and GE. The information in this document is CFM Proprietary Information and is disclosed in confidence. It is the property of CFM International and its parent companies, and shall not be used, disclosed to others or reproduced without the express written consent of CFM. If consent is given for reproduction in whole or in part, this notice shall appear in any such reproduction in whole or in part. The information contained in this document may also be controlled by the U.S. and French export control laws. Unauthorized export or re-export is prohibited.

# Contexte à la fin des années 60



## Motoristes civils :

- *Pratt & Whitney : 90% du marché*
- *Rolls Royce : 7,5% du marché*
- *General Electric : 2,5% du marché*

**Snecma** : Motoriste militaire reconnu pour les moteurs ATAR

équipant les Mirages de Dassault

Et partenaire de Bristol-Sidley / Rolls Royce

pour les moteurs Olympus du Concorde

et les moteurs M45G et M45H

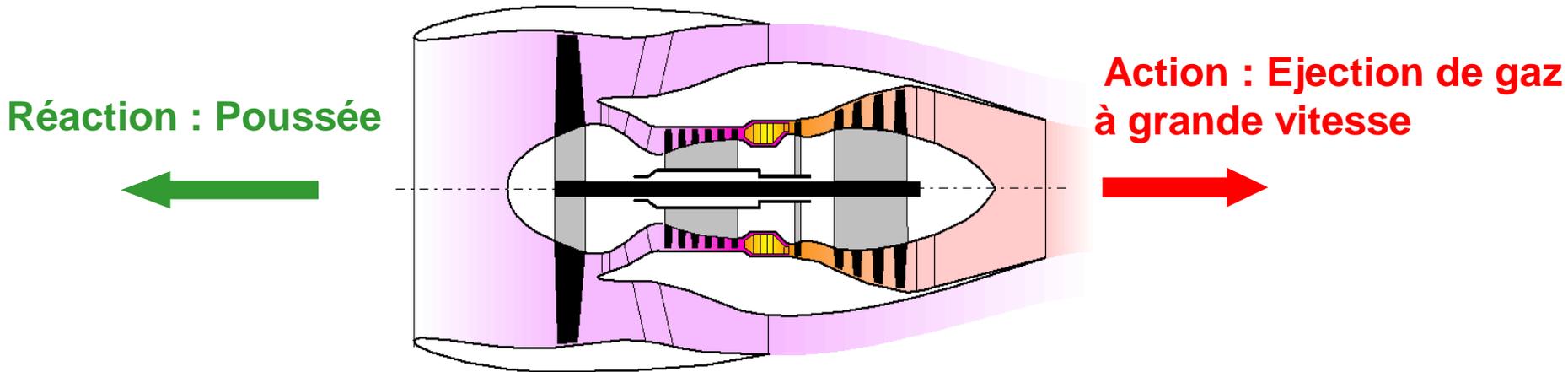
**Une volonté forte de rentrer dans le marché Civil**

# Janvier 1968 : La naissance du moteur



- L'idée :** un moteur moderne Snecma « M56 » de 10t de poussée  
*-20% de Consommation / Bruit réduit de 15 à 20 dB*
- Marché :** Les avions court et moyen courriers  
*→ le segment de marché représente 4000 à 6000 moteurs*
- Enjeu :** Remplacer les vieux moteurs JT3D et JT8D  
*→ gourmands, bruyants, coûteux à entretenir*
- Contexte :** Les grands motoristes développent des “gros moteurs”  
pour les Boeing 747, DC10, Airbus A300

# Principe du moteur d'avion à réaction



$$F = M (V_{\text{éjection}} - V_0)$$

La Poussée est fonction du débit d'air éjecté  
Et de sa vitesse d'éjection

# Le cycle et l'architecture innovante du CFM56 double corps / double flux à grand taux de dilution



Turbojet

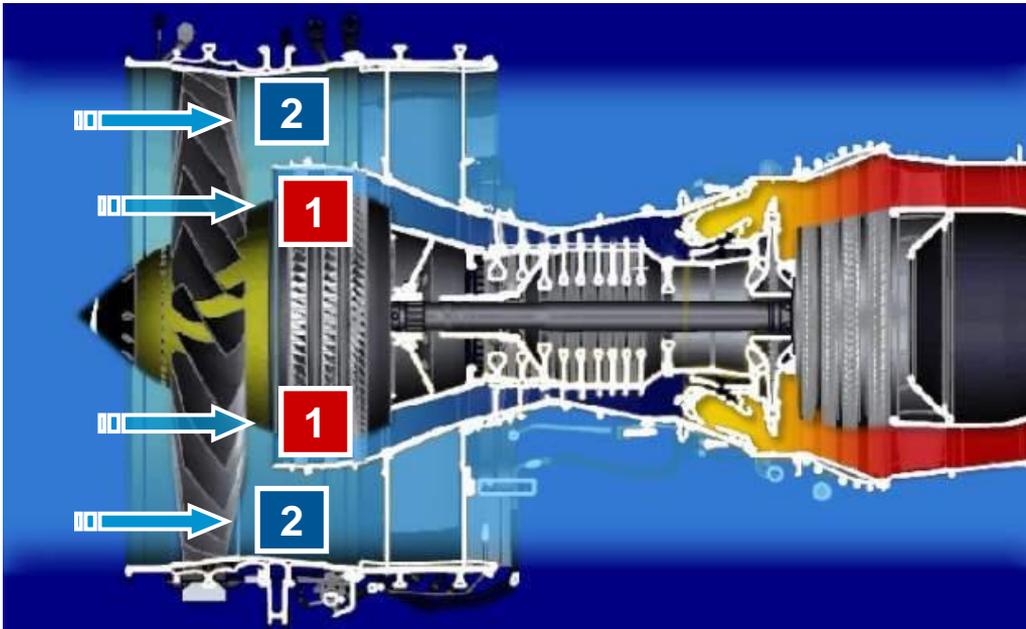


Faible taux de dilution

Faible débit  $m$   
Grande vitesse  $V$

$$\text{POUSSÉE} = m \Delta V$$

Turbofan



Grand Taux de dilution  
= Débit **2** / Débit **1**

Grand débit  $m$   
Faible vitesse  $v$

$$\text{POUSSÉE} = m \Delta v$$

L'architecture CFM56 avec un taux de dilution augmenté a permis de fortement réduire la consommation spécifique (SFC) et le bruit

# A la recherche du partenaire idéal...



**Pourquoi ?** Snecma juge indispensable de coopérer avec un « grand »

→ *pour accéder à l'important marché américain*

**La France** soutient la coopération avec un des 3 grands motoristes

→ *et accordera une avance remboursable de 1250 MF (1971)*

**General Electric** exprime un vif intérêt pour une coopération 50/50

**Pratt & Whitney** n'est pas pressé de tuer "la poule aux oeufs d'or"

→ *son moteur JT8D = 80% du marché court-moyen courriers*

**Rolls Royce** n'est pas convaincu de l'intérêt du créneau 10t

→ *l'échec des aubes composites RB211 conduit Rolls Royce à la faillite le 4 février 1971*

# Les accords : le “ CFM56 ” est né



**Mars 1971** Snecma recommande GE

**2 présidents** jouent un rôle décisif

**Sept. 1971** le nom **CFM56** est donné

→ *CF pour Commercial Fan (GE)*

→ *M56 le n° d'avant-projet (Snecma)*

**Déc. 1971** accord du gouvernement

**Janvier 1972** la coopération 50/50 lancée

**Octobre 1972** refus USA de licence d'export

→ *Corps HP du moteur militaire F101*

**Mai 1973** rencontre Nixon / Pompidou

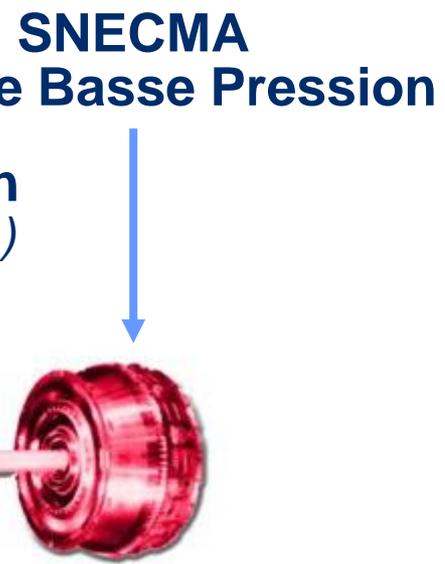
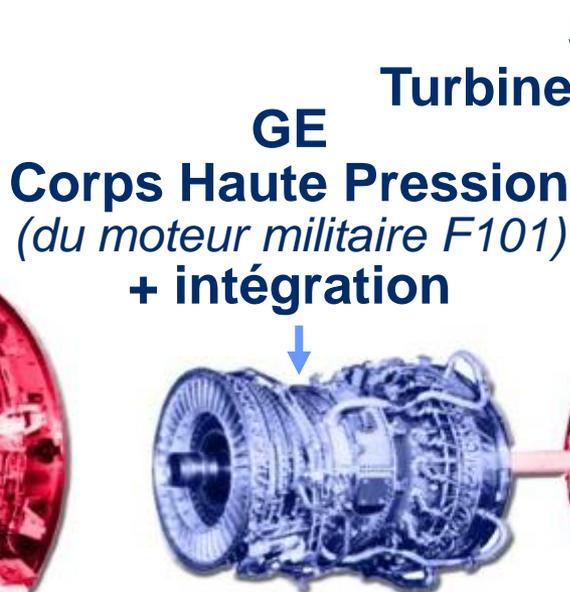
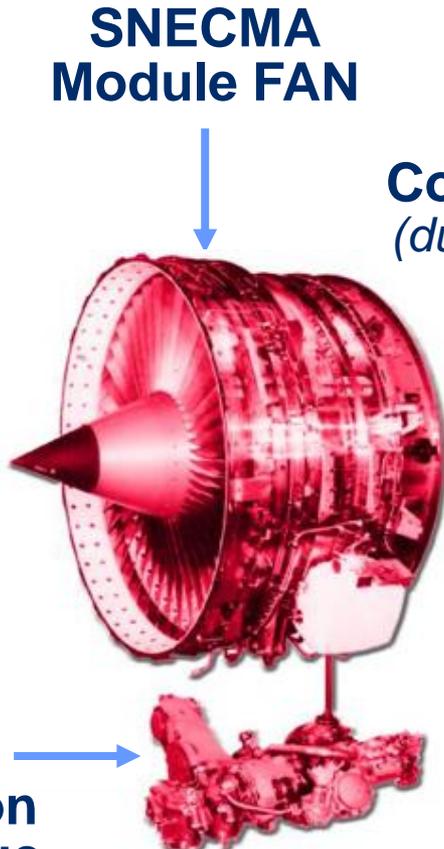
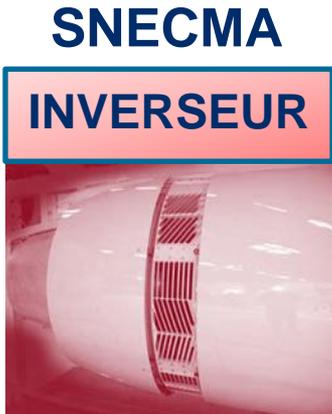
**24 Janv. 1974** signature des accords



Gerhard Neumann (GE) René Ravaud (Snecma)



# Partage des tâches 50/50 « work split »



**SNECMA**  
**Gear box**  
**+ installation**  
**& acoustique**

- Pour ses modules, chaque partenaire est responsable
- de la conception
  - de la certification
  - de la production
  - de la documentation après-vente

L'accord 50/50 ne couvre pas les services

# CFM International is a Joint Company Of Snecma, France and General Electric Co., USA



La Direction du programme et la commercialisation du moteur seront assurées par une société commune CFM Int



Le siège de CFM International est à Cincinnati USA, son président est Français

# La coopération s'appuie sur des règles simples...



**Partage**      **physique des tâches** de développement, de production modules, de vente et d'après vente entre GE et Snecma

**Montage**      chacun fait 50% : 2 lignes de montage sont prévues

**Vente et Après-vente** : le monde est divisé en 2 zones géographiques

**Partage**      **des recettes et NON des coûts**

→ *partage des ventes, réalisées en \$*

→ *partage négocié des activités physiques (DV, PV)*

→ *partage du profit pièces de rechanges (paiements d'équilibrage)*

**Vertueux : le partenaire qui réduit ses coûts améliore son propre profit**

# Les objectifs d'origine et le développement



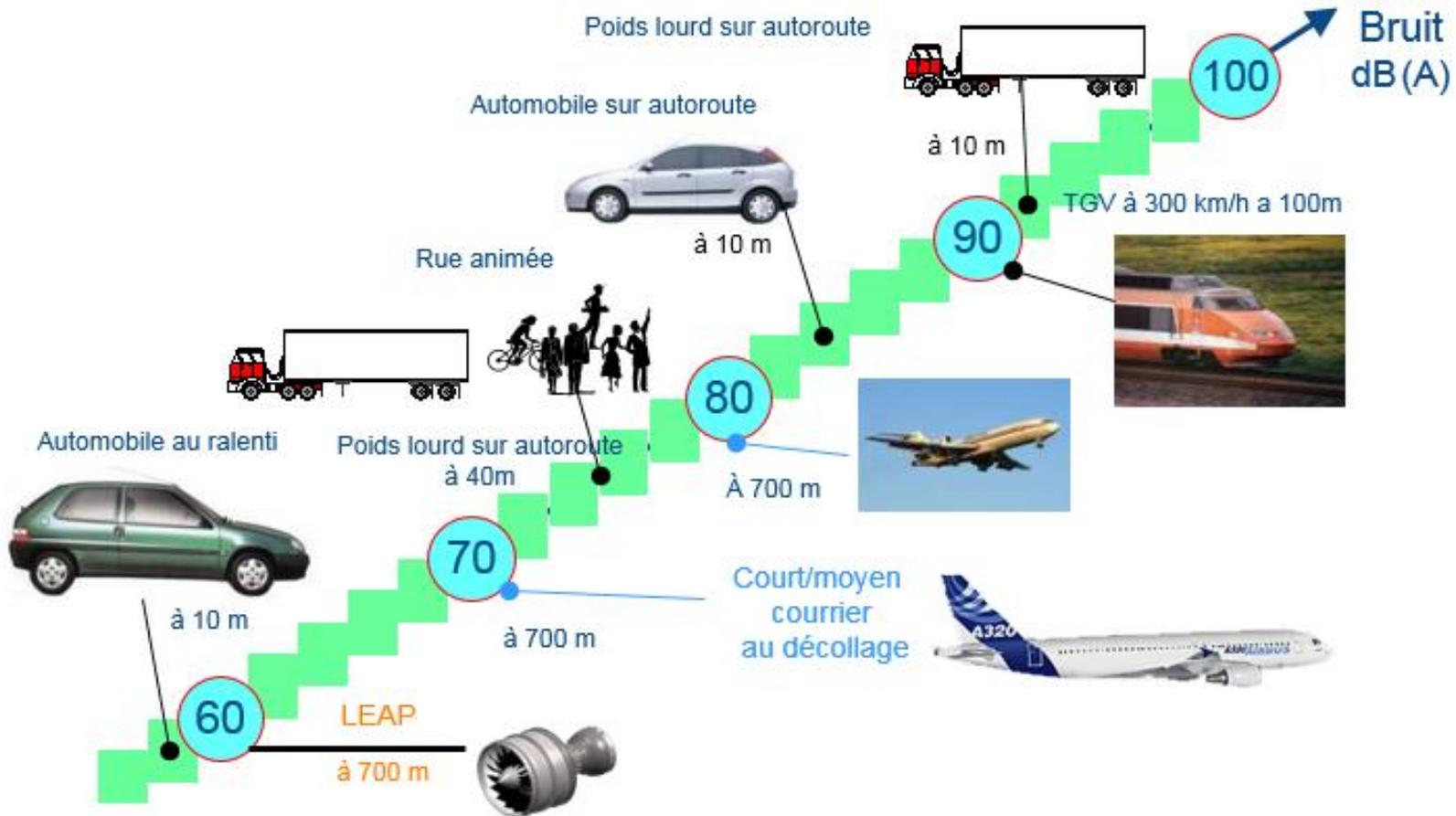
- Poussée** 24 000 lb
- Bruit** -15 à -20 dB que l'existant
- Masse** F/M = 6 → -15 à 20% plus léger
- Fuel Burn** 20 à 25% de moins que le JT8D
- Entretien** On condition et fiabilité supérieure

## Calendrier du développement

- Mars 1972** 2 moteurs de démonstration lancés
- Oct. 1972** refus de licence d'export US
- Sept. 1973** le programme repart
- Juin 1974** Premier essai Moteur au banc



# Comparaison des niveaux de bruit



# 1974 à 1979 : à la recherche d'un premier client



**Le Trafic aérien** continue à croître de 5 à 7% par an

**Programme de Certification FAR33** moteur et inverseur

→ *Un moteur fin prêt, des performances excellentes*



**Essais CFM56 sur banc volant** d'abord Caravelle

→ *l'essai B707 avec Boeing,*

→ *YC15 avec Douglas*



**Intense prospection commerciale**

→ *Dassault un « super Mercure »,*

→ *Grande Bretagne : Hawker, BAC / Pays-Bas : Fokker*

→ *Boeing : retrofit B727, Propose à l'USAF le retrofit KC135*

→ *Douglas retrofit DC8*

→ *SNIAS / Airbus : futur avion A200 de 130 à 170 passagers pour 1982*

Certains perdent espoir et « ferment leur cahier »,

Le président René Ravaud reste convaincu du succès prochain

# Le 29 mars 1979 la première commande



## AÉRONAUTIQUE

### La compagnie United Airlines équippa ses DC-8 de réacteurs franco-américains

La compagnie américaine United Airlines, la plus grande compagnie mondiale, a passé commande, jeudi 29 mars, pour 400 millions de dollars (environ 1 680 millions de francs), de réacteurs C.F.M.-56 conçus par la SNECMA française et la société américaine General Electric.

Il a été produit plus d'un millier d'exemplaires du DC-8 à ce jour et, si l'on ajoute à ce marché potentiel la possibilité d'installer le même réacteur sur l'intercontinental Boeing-707, conçu lui aussi à plus d'un millier d'exemplaires, le CFM-56 vient de marquer un point important avec

Enfin la première commande et les autres suivront...

La plus grande compagnie aérienne américaine United Airlines annonce la commande de 30 avions DC8 « retrofités » avec des CFM56 construits par GE « and SNECMA of France »

L'amélioration des performances de l'avion est considérable : l'avion est plus silencieux que ce qui sera demandé dans le futur, le carburant est réduit de 25%, le rayon d'action augmenté de 1600 kms

# Le programme EST PARTI



**Mai 1981 : premier vol du DC8/CFM56**

**Avril 1982 : premier vol commercial...**

- ✓ prés de 11 ans après la première rencontre SNECMA/GE !!
- ✓ Au total 110 avions DC8 seront remotorisés

**Fin 1985 : 525 moteurs et 470 inverseurs Hispano auront été livrés.**

**En 1981 l'USAF et l'armée de l'air française décident de remotoriser les 470 KC135 et les C135 avec le moteur CFM56. Enfin la version CFM56-2A équipe les avions radars AWACS, E3 puis E6 de communication de la Navy**



# L'autre grande aventure CFM : la motorisation de l'avion Boeing 737



Par rapport au 737-100/-200 avec JT8D, les 737 équipés de CFM56-3 apportent  
une capacité augmentée (108 → 128),  
20% de réduction de consommation de carburant et un plus grand rayon d'action  
une réduction importante du niveau sonore

**Les Innovations** : diamètre fan réduit avec aubes à nageoires : 1,52m/60 pouces  
(au lieu de 1,73m/68,3" pour le CFM56-2). Et le support des équipements,  
installation oblige, est disposé sur le coté du moteur + nacelle elliptique.



# Le CFM56-3



**Janvier 1984 :** Certification à 20000 livres de poussée après une mise au point mémorable des aubes fan à l'ingestion d'oiseaux

**Plus tard** le moteur sera certifié à 22000 puis à 23500 livres de poussée pour répondre aux demandes clients d'être « transcontinental »

**Malgré les efforts des concurrents, tous les 737 seront équipés de CFM56-3 puis de CFM56-7... puis de LEAP-1B... en source unique exclusive**

**Très grand succès commercial de la famille 737 les 300, 400 et 500 avec différentes capacités de 108, 128, 146 passagers grâce :**

- ✓ au concept « avion unique / un seul moteur »
- ✓ aux qualités de l'avion et du moteur
- ✓ ...mais aussi à la dérégulation américaine qui a favorisé le développement du trafic intérieur par des avions de capacité moyenne



**De 1984 à 1999 près de 2000 avions seront vendus et 4500 moteurs livrés, la relève sera assurée dès 1997 par les CFM56-7 qui amplifient le succès**

**Moderniser l'outil industriel de SNECMA : dès l'annonce de la première commande fin mars 1979, le Président René RAVAUD décide de moderniser l'outil industriel de SNECMA pour le rendre capable de 100 moteurs /mois : niveau atteint dès 1999... et largement dépassé depuis**

- ✓ Réhabilitation de l'usine de Gennevilliers : presse forgeage cotes finies
- ✓ Construction à Villaroche d'un atelier de montage et de bancs « gros moteurs »
- ✓ Confier à Hispano Suiza la responsabilité des chaînes cinématiques des moteurs
- ✓ et à l'usine du Havre, l'industrialisation des inverseurs de poussée
- ✓ SNECMA ET GE créent FAMAT
- ✓ Et enfin le renforcement de la sous-traitance nationale et internationale



# Le lancement industriel



**Grâce à ces décisions et aux efforts de tous, SNECMA a été capable de réussir une extraordinaire montée en cadence :**

- ✓ le premier moteur en avril 1981 et 300 moteurs livrés en 1984 !
- ✓ près de 900 moteurs (CFM56-2,-3,-5) en 1991
- ✓ et 1700 en 2016 (CFM56-5B et -7BE) !

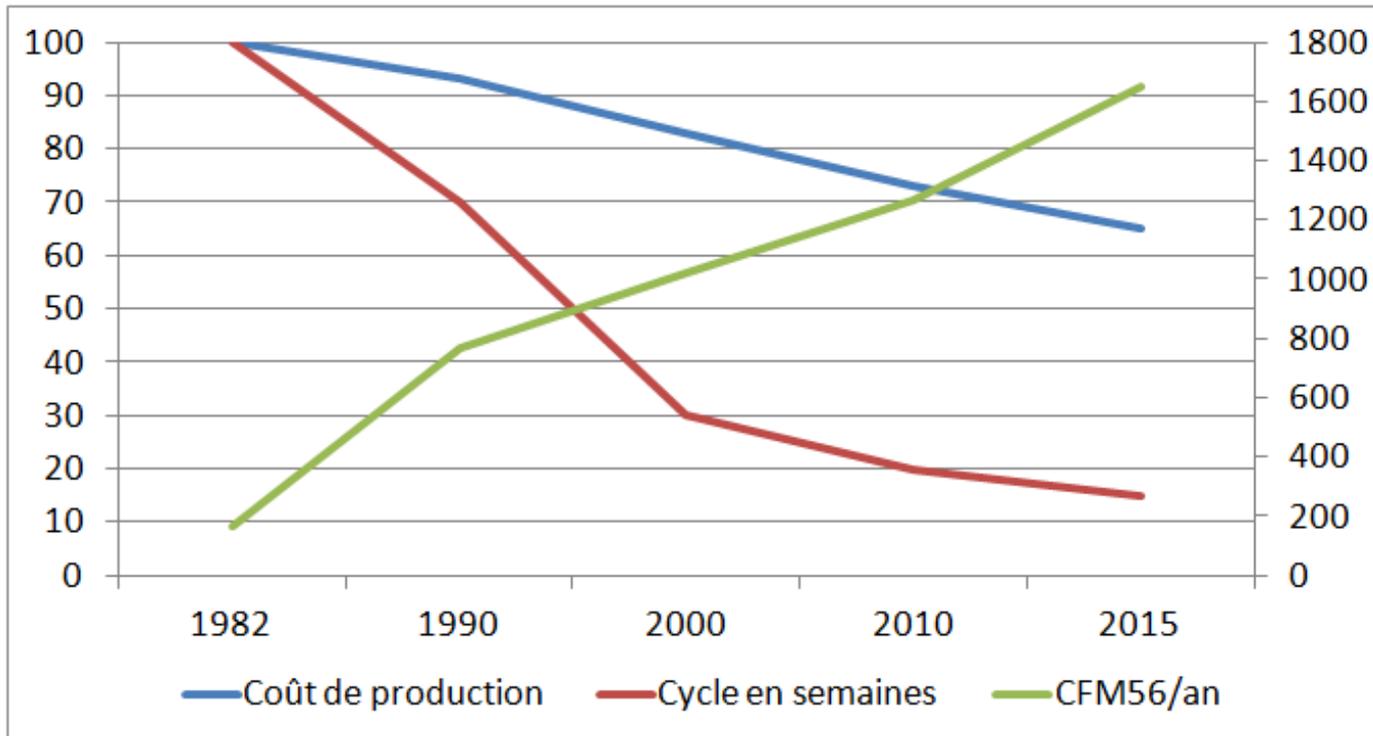


2009: CFM56 pulse line

# Réduction des coûts et des cycles de production



Dès le démarrage de la production SNECMA a entrepris des actions efficaces de réduction des cycles et des coûts de production



Ces réductions ont été réalisées avec la participation effective des compagnons et des techniciens de la Qualité dont le travail a été enrichi

# La naissance de l'AIRBUS de 150 places !



**Janvier 1984** CFM propose à AIRBUS le CFM56-5



- 25000 livres de poussée et -8 à -10% de consommation
- architecture du -2 conservée mais de nouveaux composants
- meilleurs rendements, fruit des recherches GE et SNECMA

**Innovation** 1<sup>ère</sup> régulation électronique FADEC (*Full Authority Digital Electronic Control*)

après une campagne auprès des compagnies aériennes

**En mai 1985** AIRBUS et CFM lancent simultanément les programmes de certification de l'avion A320 et du moteur CFM56-5

→ L'inverseur est confié à Hispano-Suiza

**Janvier 1986** Premier essai moteur, moins d'un an après le lancement

**Août 1987** Certification moteur

**Avril 1988** EIS de l'avion A320-210 équipé du CFM56-5-A1

# La concurrence se réveille : IAE et le V2500



**IAE (International Aero Engine) propose le V2500, fruit d'une coopération entre Pratt&Whitney, Rolls Royce, MTU, et JAEC**

- ✓ En avril 1989, l'A320 /V2500 est certifié
- ✓ Depuis cette date CFM et IAE s'affrontent commercialement sur l'A320

**Le CFM56 doit évoluer vers le CFM56-5B à 30000+ livres de poussée pour équiper l'A321 à 178 pax au lieu de 150 (masse avion 93t /77t).**

- ✓ février 1994 : Entrée en Service de l'avion A321
- ✓ le CFM56-5B équipe les A318, A319, A320, A321

**Fin août 2017, plus de 7250 avions de la famille A320 ont été livrés dont 4350 avec des CFM56 (60%)**

# Motorisation de la famille Airbus – l'A340



**L'AVION L'A320 à peine lancé, AIRBUS propose un avion gros porteur à grand rayon d'action, l'A340 avec le concept A330/A340 :**

- ✓ A330 bimoteur moyen courrier 300 PAX / A340 quadrimoteur long courrier 260 PAX
- ✓ Les 2 avions ont les mêmes aile et fuselage, mais des moteurs différents
- ✓ La fiabilité exemplaire des moteurs a favorisé le développement des bi-moteurs

**IAE propose un « Super Fan », solution offrant -15% de consommation ...et qui sera retenue par AIRBUS**

- ✓ Soufflante de très grand diamètre 2,72m/107" entraînée par un réducteur de 35MW

**PW retire sa proposition, AIRBUS abandonne cette formule et demande à CFM un moteur classique pour l'A340 : CFM56-5C à 34000lb de poussée**

- ✓ Soufflante grand diamètre 1,84m/72", Corps HP amélioré, Turbine BP 5 étages,
- ✓ Nacelle à flux mélangés de responsabilité ROHR/Hispano Suiza (inverseur)

<b>Décembre 1989</b>	première rotation moteur
<b>Décembre 1991</b>	certification à 32500lb et 34000 en oct. 94
<b>Février 1993</b>	Entrée en service de l'A340
<b>Fin 2004</b>	245 avions en service - 1133 moteurs livrés



# Réponse de Boeing au succès de l'A320 : le Boeing 737 NG/CFM56-7



**Début des années 1990, l'A320 plus moderne s'impose sur le marché ;  
Boeing doit réagir : Avion nouveau ? Dérivé moderne du 737 ?**

- ✓ Après d'âpres consultations des Airlines, Boeing choisit le « Boeing 737 New Génération », plus silencieux, moins polluant, et encore plus économique

**Boeing lance une famille d'avions 737NG de 108 à 175 PAX / même moteur  
Dure compétition avec IAE mais CFM l'emporte avec le CFM56-7 :**

- ✓ Un accord d'exclusivité signé entre Boeing et CFM :  
l'avion complet est vendu par Boeing - CFM reçoit sa part

**Le CFM56-7 est un CFM56-3 de nouvelle génération :**

- ✓ Nouvelle soufflante à diamètre un peu augmenté 61" vs 60 avec les 1ères aubes  
« Fan à large corde pleine » assurant un excellent rendement (~record mondial)
- ✓ Nouveau compresseur BP, Corps HP et la turbine BP communs avec le CFM56-5B

**Octobre 1996** Certification de 18500 à 27300 lb

**Décembre 1997** Entrée en Service du B737NG

**Septembre 2017** 6557 avions et 13957 moteurs livrés



# Plus d'innovations pour plus de performances



## Intro

## FADEC & 3D Aero

- 1% better fuel burn
- Repair technology
- Reliability/durability upgrades

## Tech Insertion

- ~1% better fuel burn
- 2<sup>nd</sup> Gen 3-D aero & combustor
- Lower maint cost
- Lower emissions

## CFM56-7BE

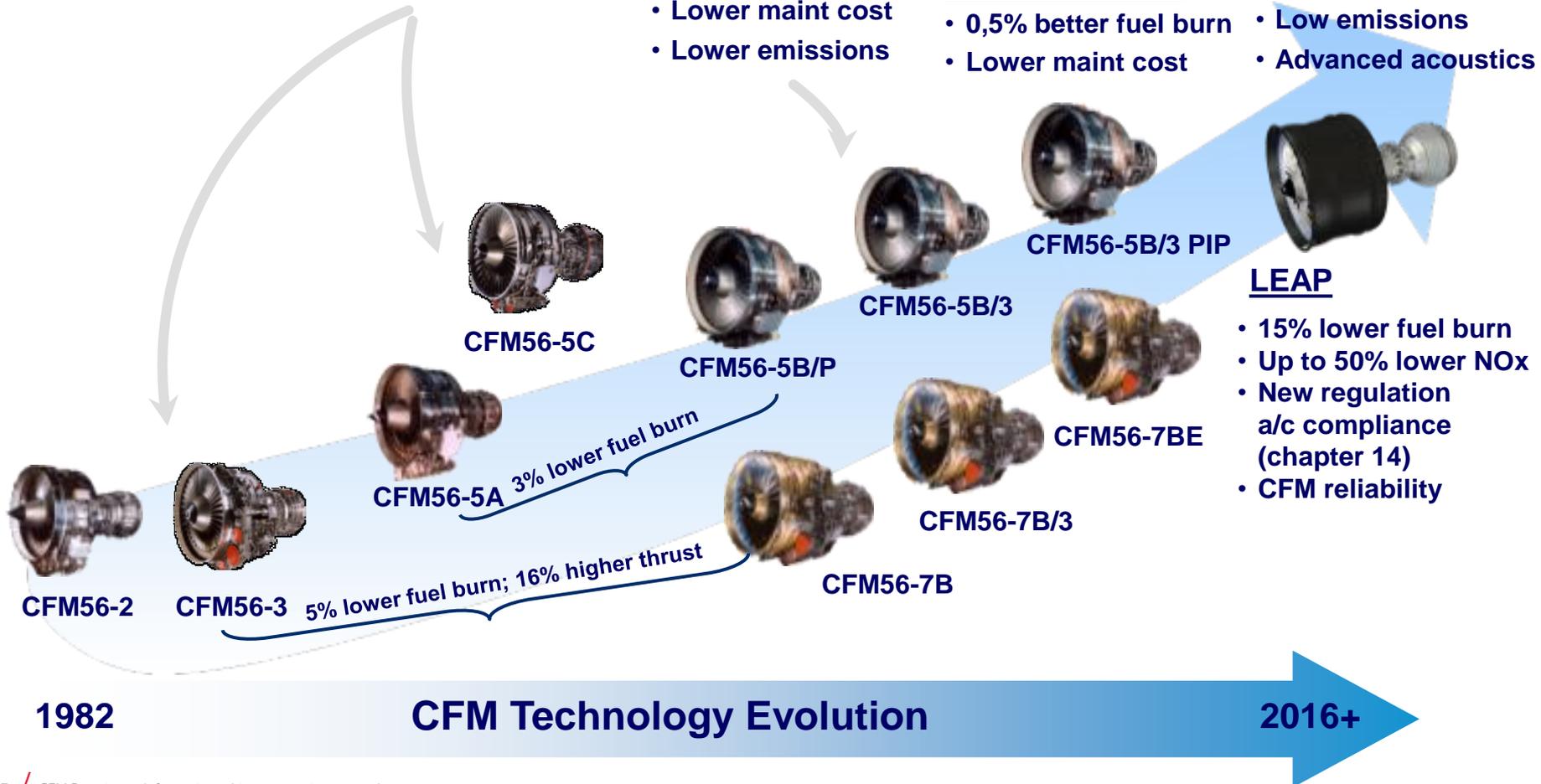
- 1% better fuel burn
- Lower maint cost

## CFM56-5B/3 PIP

- 0,5% better fuel burn
- Lower maint cost

## LEAP

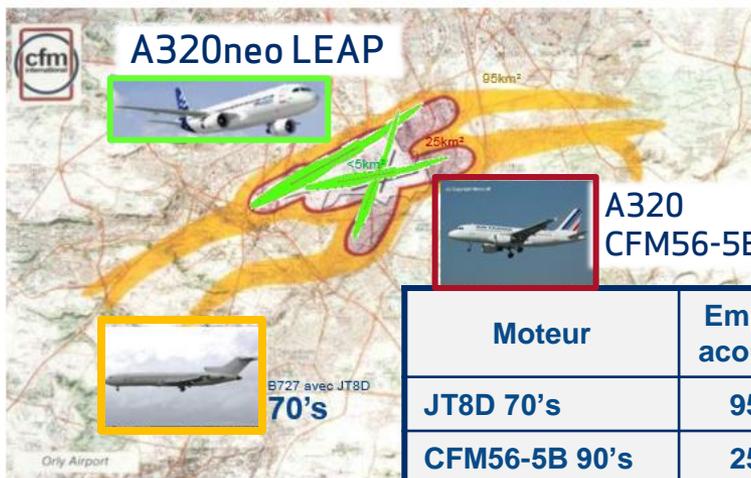
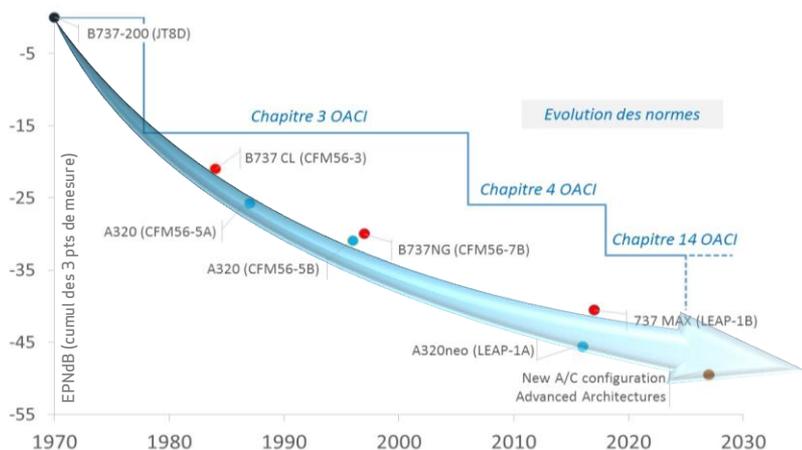
- 3<sup>rd</sup> Gen 3-D aero
- Rotating composites
- High stage loadings
- Low emissions
- Advanced acoustics



# Des moteurs plus « verts »

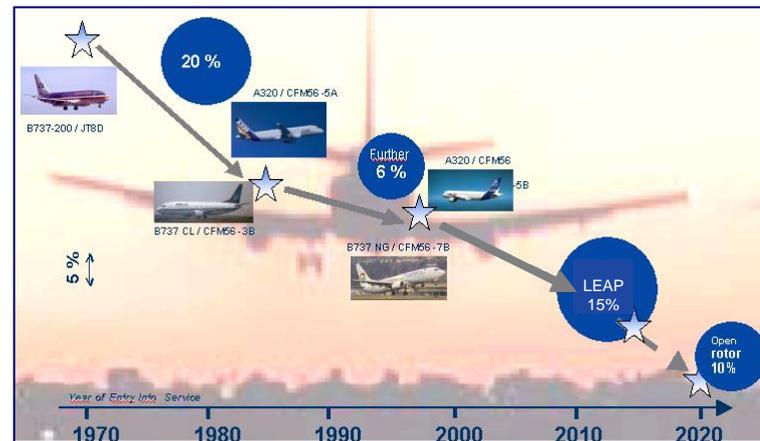


## • Bruit

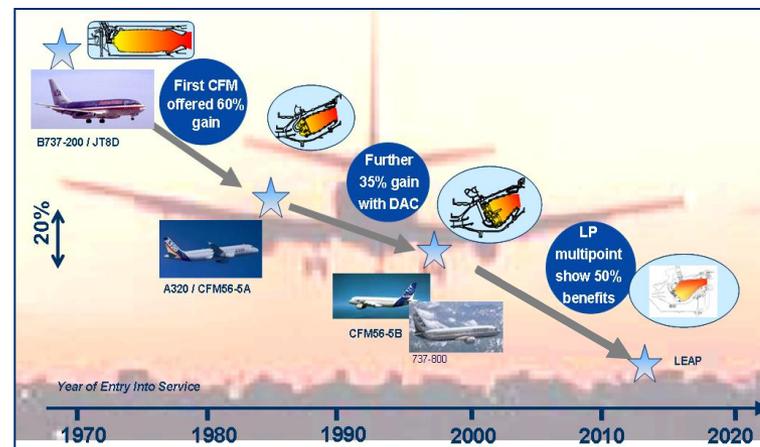


Moteur	Empreinte acoustique
JT8D 70's	95 km <sup>2</sup>
CFM56-5B 90's	25 km <sup>2</sup>
LEAP	5 km <sup>2</sup> ~aéroport

## • Fuel Burn / Emissions CO2



## • Emissions NOx



# Pourquoi et comment un tel succès du moteur ?



**M56 en janvier 1968, devenu en 1971 le CFM56 en coopération avec GE, vendu la première fois en mars 1979, le programme CFM56 est vite devenu un extraordinaire SUCCES TECHNIQUE INDUSTRIEL ET COMMERCIAL**

- ✓ **Le CFM56 répond aux besoins du marché**
- ✓ **Innovation** : améliorations & évolutions (demandes des Avionneurs et des Airlines),
- ✓ **Avions de la famille 150 PAX** vendus dans les pays développés et émergents

## **Les qualités du moteur**

- ✓ **Qualités techniques** : une technologie éprouvée (expérience en service)
- ✓ Des programmes de recherche et technologie, dès 1971, puis sans discontinuer

**Des coûts de maintenance réduits associés à l'architecture  
et à la fiabilité/disponibilité du moteur**

# Pourquoi et comment un tel succès du moteur : une référence mondiale de fiabilité



## La fiabilité en service du CFM56 définit le meilleur standard international :

- ✓ Record mondial de durée de vie sous l'aile 50000 heures/17600 cycles
- ✓ Durées de vie moyennes sous l'aile 30000 h (-5B et -7)
- ✓ Arrêts en vol : 1/ 500 000h de vol
  - un avion sur 10 verra une seule fois dans son exploitation un arrêt moteur
  - Un pilote sur 25 aura à gérer un arrêt en vol dans sa carrière
- ✓ Ponctualité : 1 retard par 5000 vols (cause moteurs)

## 900 millions heures de vol accumulés par la famille des moteurs CFM :

- ✓ 1 million d'heures de vol accumulées par semaine
- ✓ 7 millions de passagers /jour volent sur CFM
- ✓ 1 décollage Avion équipé de CFM / 2 secondes



# La réussite de la coopération Snecma / GE



**Les règles simples : partage physique des tâches et partage des revenus**

**L'accord entre Snecma et GE est prorogé jusqu'en 2040**

- ✓ Gamme de poussée entre 18500 et 50000 livres ; il inclut l'accord sur les services.

**Fin septembre 2017 :**

- ✓ 33 400 moteurs CFM56 et plus de 13 600 LEAP ont été commandés
- ✓ Plus de 31 500 CFM56 livrés

**Le CFM56 est de loin le moteur le plus vendu de l'histoire de l'aéronautique**



# La belle histoire du CFM56



Couronnée par le LEAP

La Vision et la persévérance des ...Grands

Le succès de notre industrie aéronautique  
aujourd'hui au meilleur niveau mondial :

*Airbus et Dassault pour les avions*

*Safran pour les moteurs*

Il faut conserver ce niveau d'excellence  
et l'étendre aux autres industries nationales

L'épopée du CFM56 montre que la renaissance  
de notre industrie est possible !



**après 40 ans de CFM56... le LEAP**

# ETOPS – Extended (range) Twin (engines) OPerationsS



La naissance du M56, un moteur moderne de 10 tonnes de poussée, un matin de janvier 1968 !

A noter, « autre créneau possible  $F \approx 6$  tonnes » pour avion de « petite capacité » !,

... et une réunion avec M. PEYRELEVADE alors ingénieur à la DGAC

11 janvier 1968

Huons Civils M<sup>or</sup> Breizh  
Boudigues

FH 228 60 places équipé TRENT Prix: ~14MF  
( $F = 4330$ )

WFW 614 40 places équipé M45H Prix: ~10MF  
( $F = 3430$ )

Cet avion a place dans un excellent  
créneau -

En moteurs modernes il n'y a rien  
entre : le TRENT  $F = 4330$

et le RB211  $F = 14800$

D'un créneau possible  $F \approx 10$  tonnes  
pour un avion moyen-courrier de  
capacité moyenne de 150 à 200 places.  
(Ex: BAC 211)

Autre créneau possible  $F \approx 6$  tonnes  
pour un avion moyen-courrier de  
petite capacité de 100 places (  
remplacer Caravelle)

Ces moteurs modernes devraient  
permettre de gagner 10 à 20% sur le  
DOC de l'avion. (Ex: 737 Boeing)

# Le démarrage de la coopération Snecma / GE



## La réunion de juin 1971 à Barbizon

→ *Première rencontre des 2 présidents René Ravaud et Gerhard Neumann*

- *René Ravaud, Ingénieur Général*
- *Gerhard Neumann, père du J79 et des stators à calage variable*
- *Jim Krebs, inventeur du core F101 / CFM56*

**La première réunion à Cincinnati :** « Computer in Villaroche ? »

**L'aide des fermiers de la brie...** 200 quintaux à l'hectare

## Mon homologue : Melvin Bobo

- *Pasteur méthodiste... et grand technologue*
- *Ses maximes : « Engineering is not a democratic process  
or a camel is a horse by a design committee »*



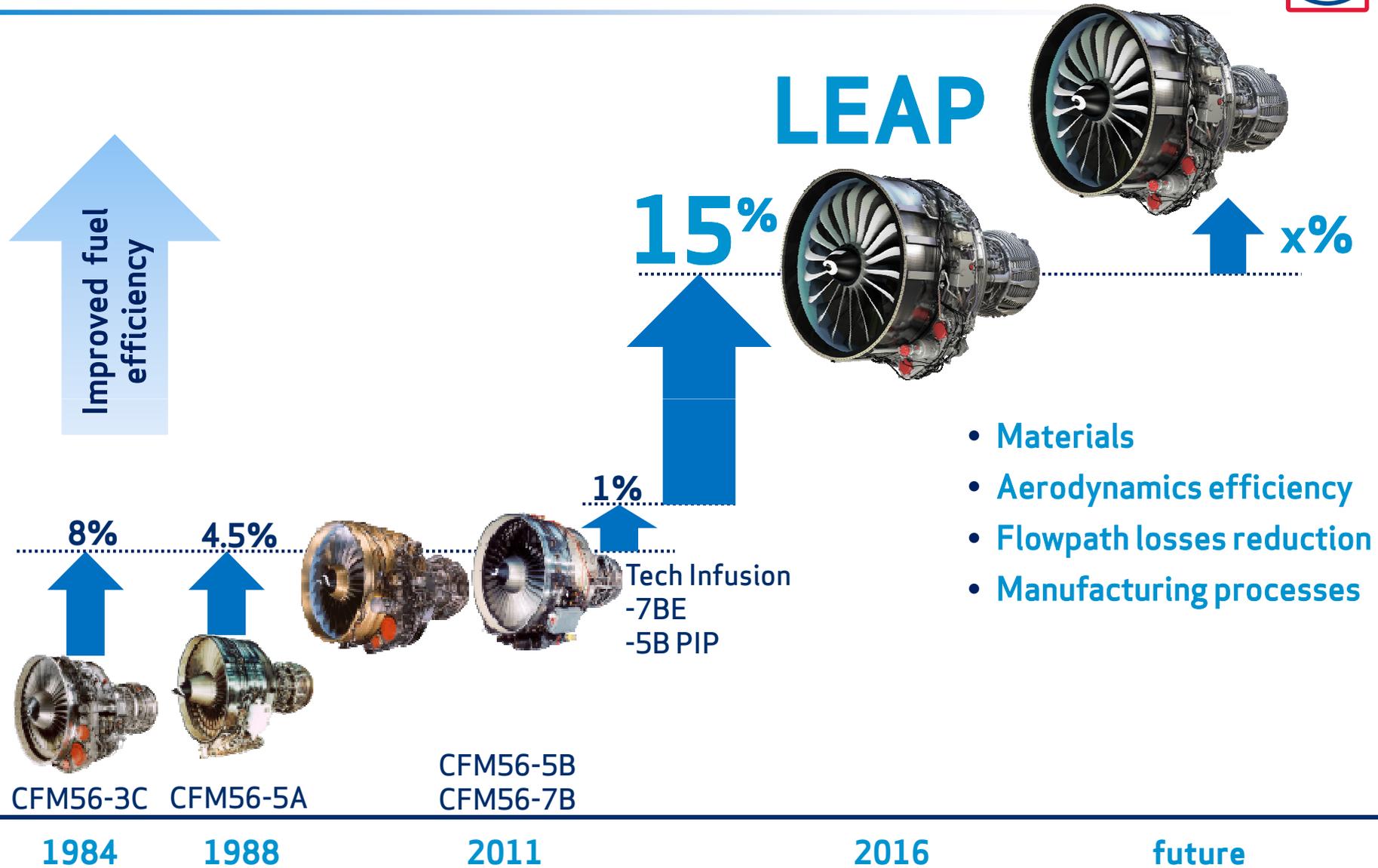
**LEAP**



**LEAP**

CFM, CFM56, LEAP and the CFM logo are trademarks of CFM International, a 50/50 joint company between Snecma (Safran) and GE. The information in this document is CFM Proprietary Information and is disclosed in confidence. It is the property of CFM International and its parent companies, and shall not be used, disclosed to others or reproduced without the express written consent of CFM. If consent is given for reproduction in whole or in part, this notice shall appear in any such reproduction in whole or in part. The information contained in this document may also be controlled by the U.S. and French export control laws. Unauthorized export or re-export is prohibited.

# All new technology ... a new beginning for performance growth



# Meeting performance requirements with CFM reliability



Combining technology, experience & execution



 **LEAP**

Fuel efficiency

**15%**  
better

NOx

Up to **50%**  
lower  
vs. CAEP 6

Noise

**New**  
regulation  
a/c compliance  
(chapter 14)

Reliability

**SAME** AS CFM56  
**... BEST** IN INDUSTRY

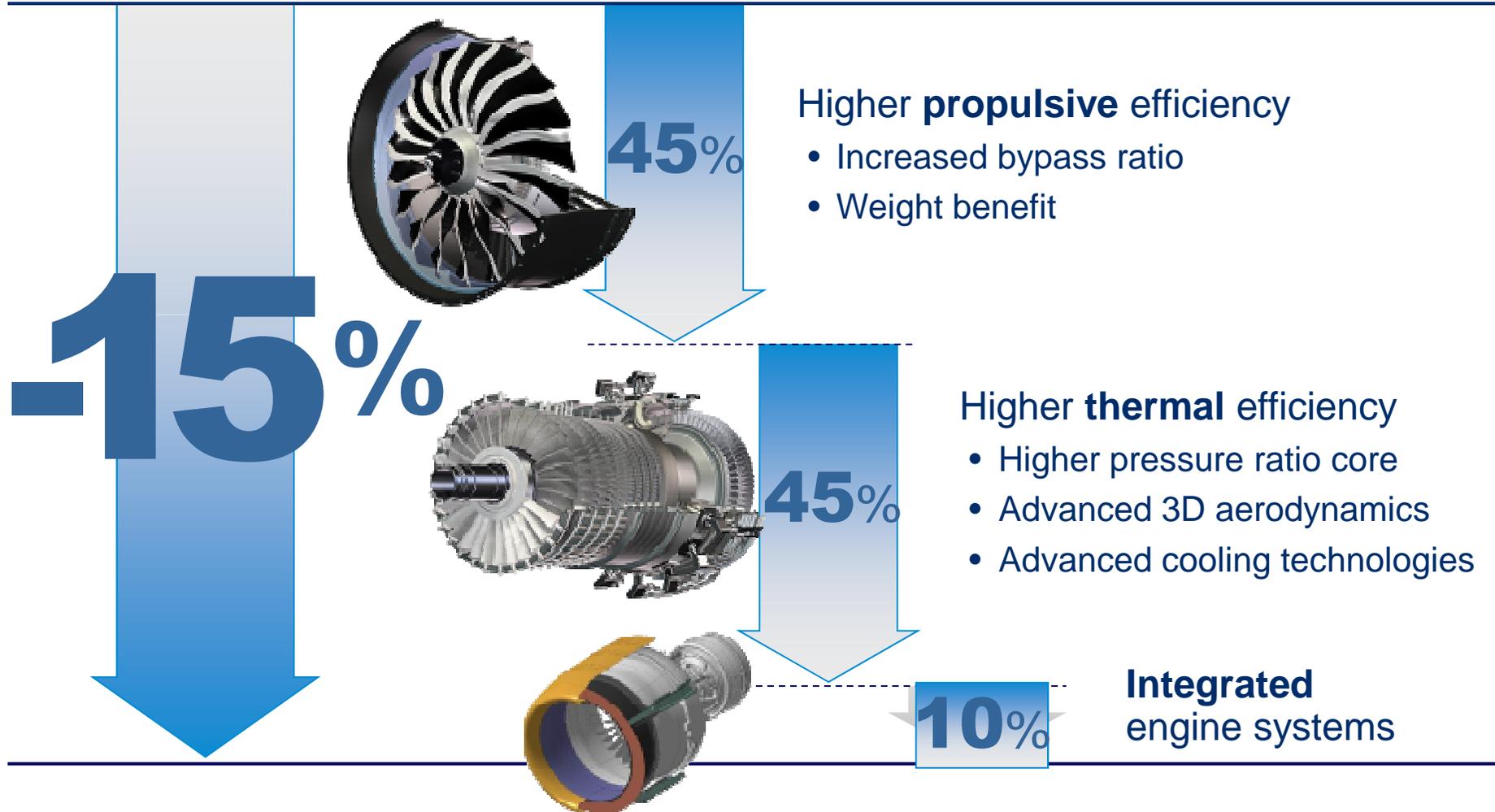
Life cycle maint. cost

**PERFORMANCE AND RELIABILITY**

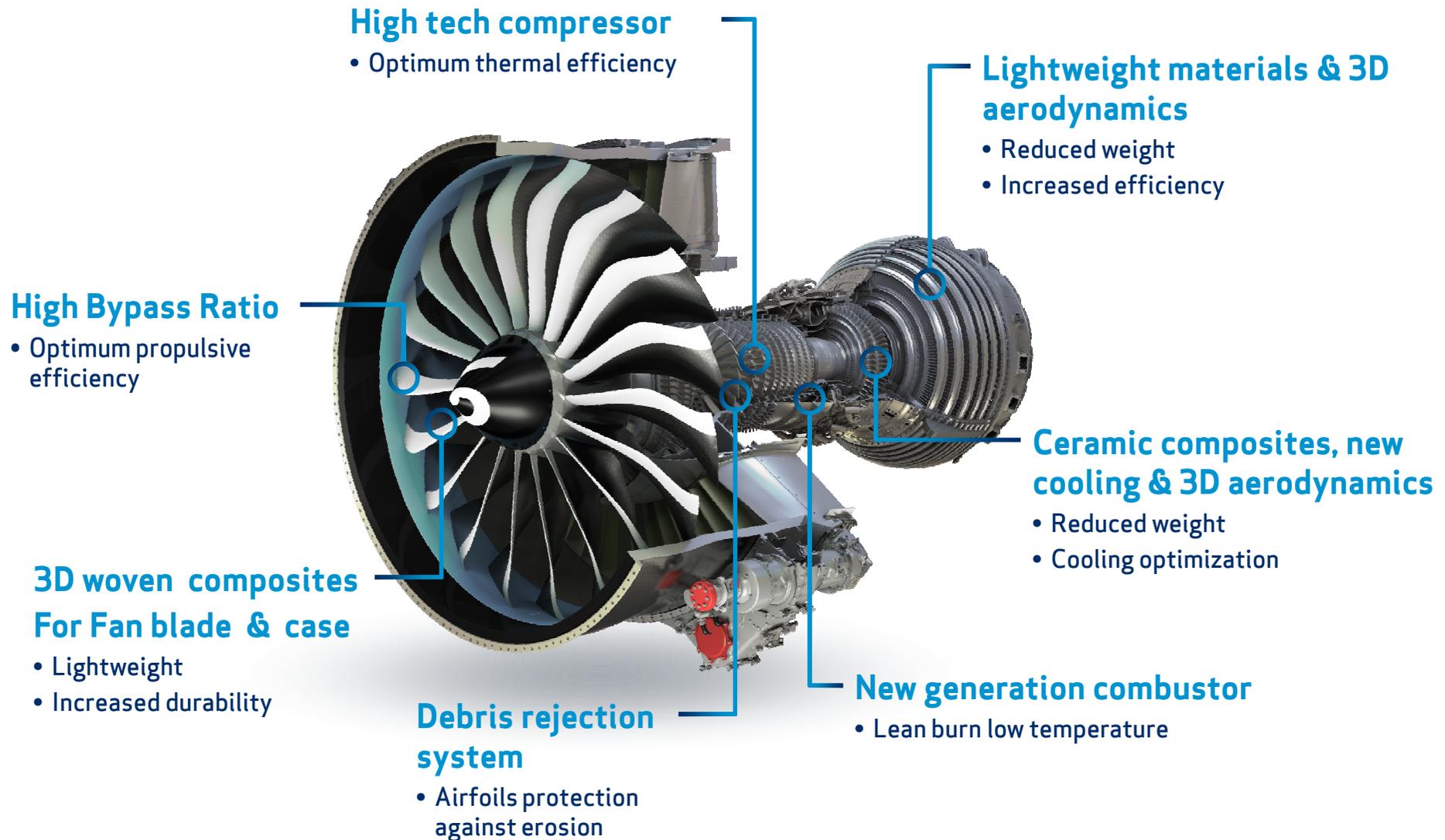
# The path to fuel efficiency



## Compared to current CFM56 engines



# LEAP technologies overview



# A revolution in engine technology



Continuous investment produces multiple technologies and innovations



## Composites

Lighter, durable blades  
& case  
... maintenance free fan



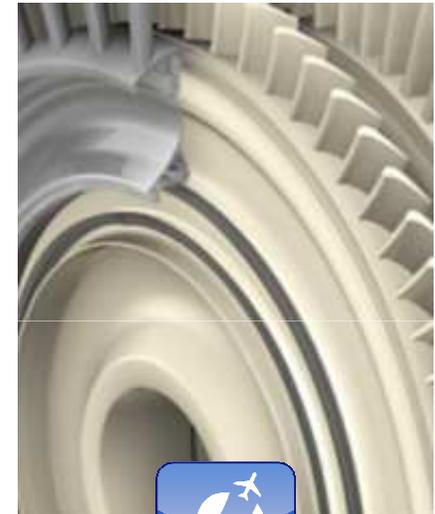
## Core efficiency

3<sup>rd</sup> generation 3D aero  
& debris rejection  
...22:1 press. ratio HPC



## Combustor

Low temp. profile  
and lean burning  
... durable combustor



## CMC's/TiAl/ Cooling/Coatings

Better efficiency  
with same metal temp.  
... durable HPT & LPT

# 3D woven composite FAN .....a long term development

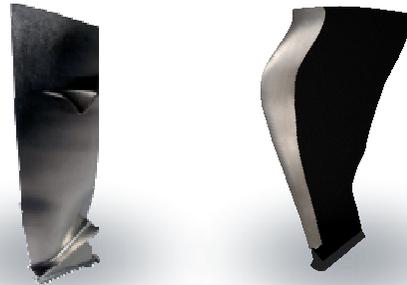


## At a glance

- A long, extensive effort
- Now mature, a clear competitive advantage
- Considerable breakthrough potential for ultra-high bypass ratio



# Composite technology weight savings



## LEAP

- Lighter fan disk
- Lighter containment
- Lighter structure
- Better noise
- Easy maintenance

	CFM56	LEAP
Diameter	BASE	SAME
Blades count	24 or 36	18
Blades Material	Solid titanium	3-D woven RTM composite
Weight	BASE	50% less



Enabler for high by pass ratio engine

# Composite fan case ...weight and durability



A high tech process already mastered



Weaved full scale preform (30 meters length)



Winded preform on RTM equipment



30-40% weight savings vs metal



Increased durability



# LEAP engines development

# LEAP engines family



## LEAP-1A

Dual source  
EIS 2016



A320neo

## LEAP-1B

Single source  
EIS 2017



737 MAX

## LEAP-1C

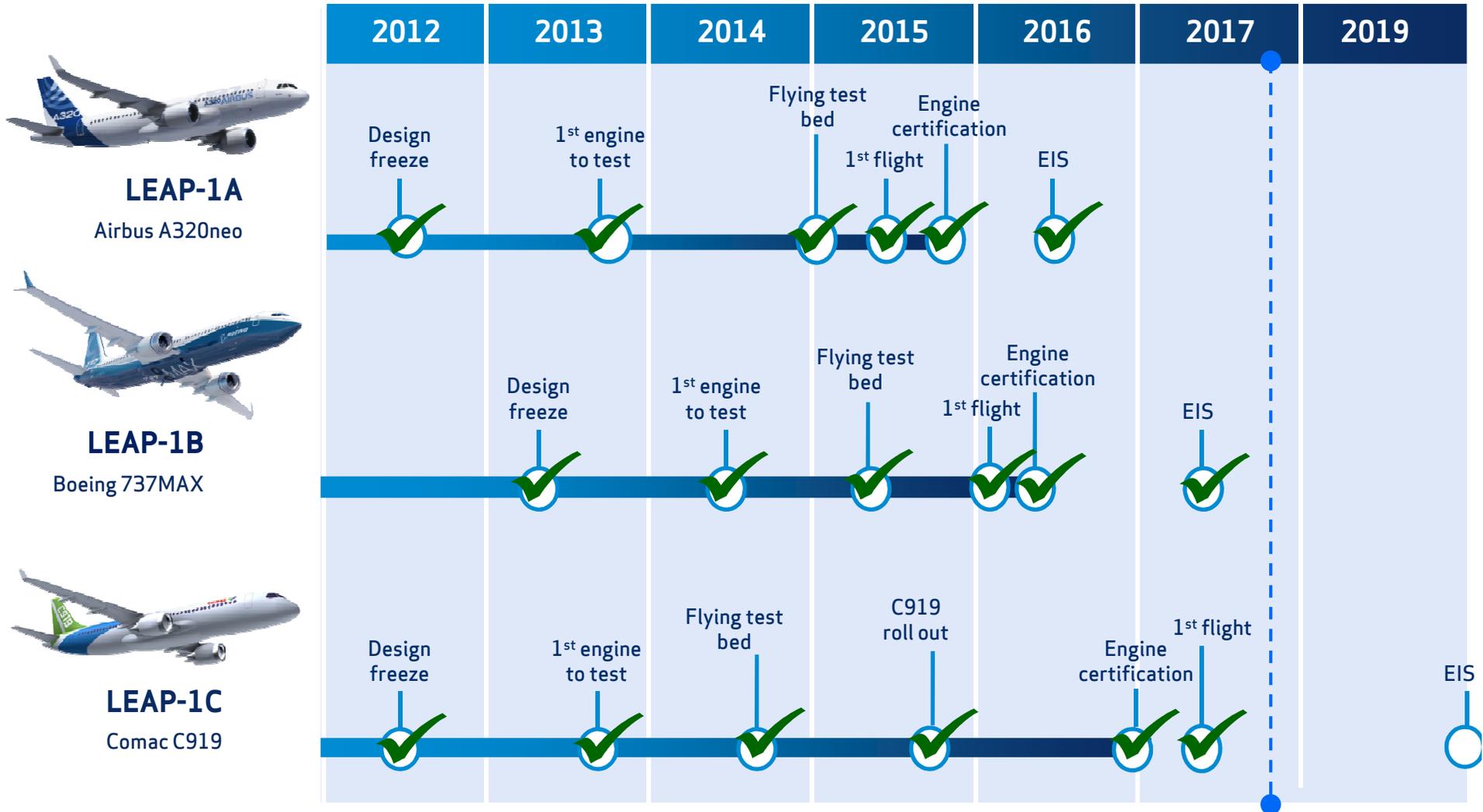
Single western source / IPS  
EIS 2019



C919

**Confidence from major airframers**

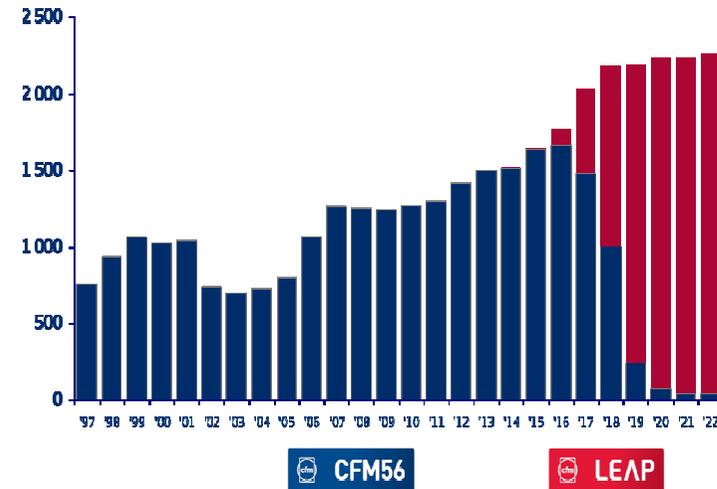
# LEAP on time to support aircraft certifications and entry into service



# LEAP production readiness supported by the latest assembly technology

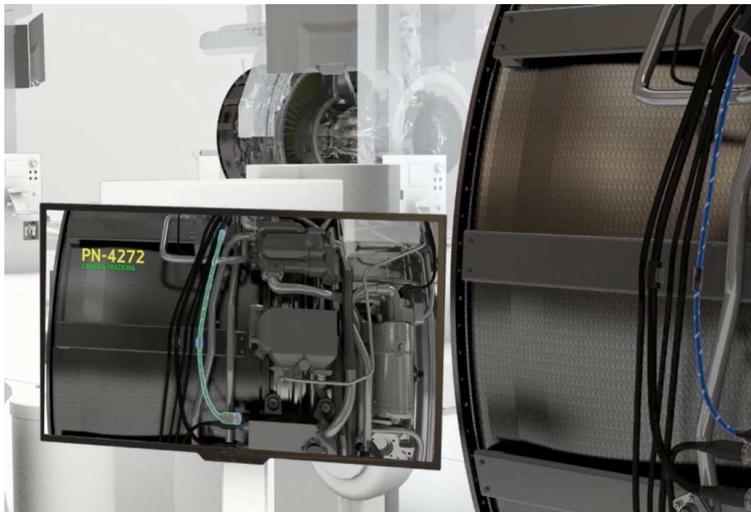


Pulse line



CFM56

LEAP



Augmented reality



Optically-assisted final inspection



# LEAP-1A and LEAP-1B in Revenue Service

LEAP-1A 1<sup>st</sup> revenue flight on August 2<sup>nd</sup> 2016



**89** Aircrafts delivered  
**198** engines in operation

LEAP-1B 1<sup>st</sup> revenue flight on May 22<sup>nd</sup> 2017



**27** Aircrafts delivered  
**57** engines in operation

**25** operators

Up to **11** cycles per day

**300 000+** Total Fleet Engines Flight Hours



"We are absolutely delighted with the operation of this engine. There has not been a single glitch," said Mehmet Nane, CEO of Pegasus Airlines. "From day one, we have been able to operate our new A320neos the same as the other aircraft in our fleet."



Christer Lundström @SasCaptain · 23 nov.  
Hard to beat! 12 liters/pax from Copenhagen to Stockholm! SAS A320 NEO impresses in many ways stay tuned... #sascaptain @SAS #SK1424 #NEO

**737NG : CFM56-7**

**737MAX : LEAP-1B**



**B737NG + CFM56-7B**

**Longer Nose Gear**

**737MAX + LEAP-1B**



**Thank you**