

London City Airport, 31 maart 2009 - José Luis Molina, de nieuwe vice-president marketing voor Europa, Africa en de Middle East, doet wat vaagjes over de precieze datum van de LCY-steep-approach-certification van de Embraer 190SR. Een met testapparatuur volgestouwd exemplaar staat toch al buiten op het platform te glimmen. Personeel van de luchthaven zwermt er in de bekende dayglow-groene jaszjes nieuwsgierig omheen.



Embraer E-190 LCY-certified... ...of liever: vrijwél LCY-certified

De Braziliaan is op LCY bezig met wat fabrikant en luchthaven omschrijven als een 'steep approach' test campaign'. Bedoeld voor technische gewenning en geluidsmeting. De gele strepen op het platform moeten bijvoorbeeld worden getrokken. Maar tegelijkertijd is het ook een soort voorstelronde aan alle betrokkenen. Pers en omwonenden moeten de nieuwe vogel wat beter leren kennen, zogezegd. In dat kader is er een lunch belegd op de beroemdste zakenluchthaven ter wereld, waar het ondanks de crisis bepaald niet rustig is.

Prijs

LCY-approval is al bijna twee decennia lang een soort schoonheidsprijs in airliner-land. Dat bleek meteen na het ontstaan van het vliegveld in 1987. Het was ook een bijzonder concept, want van meet-af-aan eisten de Engelse autoriteiten een supersteile naderingshoek van 7,5 graad. Natuurlijk vanwege de geluidsdruk. Je kwakt niet straffeloos een vliegveld midden in één van de rijkste conglomeraties op aarde.

Die dalhoek was destijds alleen maar doenlijk voor turboprops als de Dornier 228 en de Dash7. In maart 1992 werd de baan verlengd van 1.080 naar 1.500 meter en werd ook de *glideslope* iets omlaag getrokken naar de huidige 5,5 graden, nog fors meer dan de standaard 3,1. Die werd toen ook haalbaar voor de BAe146: u weet wel, dat koddige hoogdekkertje met die vier kleine jetjes eronder. Het werd almaar drukker, want ook veel *corporate jets* van de sheiks hadden deze performance al standaard in huis. Heli's, met hun dalhoek van negentig graden, natuurlijk ook. Maar die lawaaischoppers mochten en mogen er niet verschijnen.

Gaandeweg wisten ook grotere toestellen het LCY-predicaat te verwerven. En nu dus ook de in dit gezelschap toch wel bijzonder forse Braziliaan. Diens komst valt trouwens vrijwel samen met de aankondiging van een super-service op New York, met een LCY-gecertificeerde Airbus A318. Voorzien van slechts 35 luxe stoelen en een gegarandeerde

15-minute-check-in. Wanneer deze wufte service precies van start gaat is nog niet duidelijk.

Icoon

LCY is inmiddels een icoon in de internationale zakenwereld. Met je koffertje vol belangrijke



José Luis Molina, de nieuwe vicepresident marketing voor Europa, Africa en de Middle East kan nog niet precies aangegeven wanneer de LCY-steep-approach-certification voor de E-190SR een feit is.



London City Airport (LCY) ligt in het financiële hart van de Britse hoofdstad.



De E-190SR 'Empress of London City' op het platform van LCY. (Foto: Goof Bakker)



Ooit eisten de Engelse autoriteiten een supersteile naderingshoek van 7,5 graden, tegenwoordig is dat 5,5. De naderingshoek voor een 'normaal' vliegveld is 3,1 graden.



LCY heeft volgens luchthavendirecteur Richard Gooding in 2008 het best jaar ooit gedraaid. (Foto: LCY)



De Braziliaanse E-Jets gaan de verouderde Avro RJ's en BAe146's vervangen. (Foto: LCY)

papieren op dit vliegveld arriveren in een *pin-stripe* zakenpak en vervolgens vrijwel meteen binnenstappen bij één van de Kastelen-van-het-Kapitalisme in het Londense zakendistrict, is de droom van duizenden bankmannetjes wereldwijd. Pas een maand of zeven geleden werd die droom wreed verstoord.

"Wel vreemd om dat nu mee te maken. Zeker nadat we in 2008 het beste jaar ooit hebben gedraaid", zegt een montere Richard Gooding, CEO van LCY, ook even aanwezig tijdens het perspraatje. "Het is hier wat stiller dan gewoonlijk. Maar alle zes crises die ik tot-nu-toe meemaakte hadden maar één ding gemeen en dat was dat ze even plotseling opgehouden waren als dat ze waren begonnen." Een genoeg, altijd, om die Britten hun soepele pr te horen beoefenen.

Embraer

Geeft nog geen antwoord op de hamvraag: is die E190 nu wel of niet officieel LCY-certified? "Eind 2009 is het zeker zo ver", zegt Molina

met grote stelligheid. En er zijn wel een paar goeie redenen om aan te nemen dat het waar is. De iets kleinere 'E-170' is al in 2007 voor het examen geslaagd en dat ging allemaal reuze soepel. Bovendien is de E-190 uitgebreid LCY-getest op Gavião Peixoto, de beroemde vijf kilometerbaan van Embraer in *upstate* São Paulo. En ook nog eens op een testveld - exact op MSL - ergens in het noorden van Brazilië. De Indiaanse naam daarvan is zo moeilijk uit te spreken, dat Molina er tot vrolijkheid van de aanwezigen maar niet aan begint.

"Uiteindelijk is de LCY-certificatie geen enorme hardwareoperatie geweest", meldt Luis Sergio Chiessi, van de afdeling Airline Market Intelligence. Embraer heeft geen gecompliceerde slijp- of spleetremmen op het toestel hoeven te schroeven. "In 1999 was potentiële LCY-approval één van de eisen van onze *launch-customer* Cross-air. En dus hielden we er bij het ontwerp al rekening mee. Destijds dachten we aan een soort *ventral brake*, een buik-remklep. Maar intussen is de

elektronica weer een stuk verder ontwikkeld. We kunnen via software de vleugelspoilers nu zodanig manipuleren dat de gewenste daalhoek en snelheid automatisch worden aangehouden. Alleen de parameters van de *fly-by-wire* hebben we feitelijk aangepast. En omdat we toch bezig zijn met een totale *software-update* voor alle E-190's, kunnen klanten straks heel eenvoudig deze uitbreiding erbij bestellen." Hij zegt het triomfantelijk, als een autoverkoper die het over de *chiptuning* van uw cabrio heeft.

Knap staaltje

"Een knap staaltje van onze ingenieurs", houdt Molina de aanwezigen trots voor. Een standaard verkooppraatje voltooit het verhaal. Hoe mooi het toestel wel is, en hoe lekker de passagiers het wel vinden en hoe vlekkeloos de inzetbaarheid. De bekende verhalen, met de bekende *powerpoint*-plaatjes.

Richer Gooding, resumeert het geheel handenwringend. Hij verwelkomt de Braziliaanse E-Jets, die wat hem betreft de toch wel verouderde Avro RJ's en BAe146's snel gaan vervangen: "De '146' heeft ons jarenlang prima bediend hier, maar nu is het tijd voor ruimere en minder lawaaige toestellen." Als om zijn verhaal te onderschrijven gaat er op dat moment een BAe146 vanuit de remmen vol in de *takeoff* en kachelt weg over de miljoenenstad. Op het platform staat de slanke Braziliaan te wachten. Als je goed kijkt, zie je een gemeene grijns op zijn puntige snoet... ✈