

Budget Bourget 2009:



Een beetje fabrikant maakt de zoveelste crisis de pis niet lauw

Boeing past een echte budget-marketing-operatie toe. De internationale luchtvaartpers wordt middels een loterij van een zestal vliegtuigschaalmodellen vakkundig ingepakt. Daar hoeft niet meer op bezuinigd te worden. Anderen bezuinigen rigoureuzer. Cessna en Gulfstream komen helemaal niet opdagen, en Embraer heeft alleen een verkooptentje.

McNerny houdt vooraf een toespraak zoals alleen Amerikanen dat kunnen. "Ik erger me gek aan sommige van jullie verhalen. Maar dat weerhoudt me er niet van om vanmiddag eens flink drank uit te delen. Ik heb een moeilijke, maar liefdevolle relatie met de pers."

Echt een CEO, zo kunnen spreken. Maar weinig inhoudelijk, deze toespraak. 'Crisis is business as usual', lijkt de topman te willen zeggen. Boeing heeft tenslotte ook al de nodige crises doorstaan. Wordt er niet meer opgewonden van. En nieuws is er ook niet veel te melden. Al had iedereen stiekempjes gehoopt (of waren het echt valse geruchten?), dat de

B787 tijdens LeBourget het luchtruim zou kiezen. Niet dus. De A350, ooit als treurig *me-too* product weggelachen, komt toch opeens als serieuze concurrent dichterbij. Er staat zelfs een lange rij voor de *lifesize mockup* van de XWB in een van de hallen. En dat allemaal door die vermaledijde Italianen, die niet genoeg gaatjes geboord hebben in de rompdelen van de '787'. Maar eerlijk is eerlijk: wie gaat er voor zo'n mega-innovatie dan ook in zee met Italianen? Italianen!

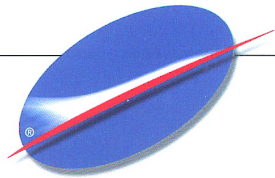
Honderd jaar

Oppervlakkig is er van crisis niks te merken. De



Gokje wagen?

Opvallend is wel dat deze prijs twee jaar geleden bij 'Rude Voos from the Netherlands' terecht kwam en dit jaar bij 'Goerf Bekker' eveneens from the Netherlands...



48th INTERNATIONAL | LE BOURGET
PARIS AIR SHOW | JUNE 15-21, 2009



limo's en de bimbo's rijden af-en-aan bij de chalets. Vijf diepzwarte Mercedes S-klasse's op een rij zijn geen uitzondering. Natuurlijk omgeven door mannen met zonnebrillen. Als vanouds, alles, op LeBourget.

Ook de show. Het enige nieuws is oud. Er wordt zwaar gerefereerd aan het feit dat LeBourget honderd jaar geleden voor het eerst gehouden werd. Louis Blériot, net terug van zijn kanaalvlucht, was er destijds zelf bij. En een jaar of vijftien later landde Lindbergh op een steenworp afstand van het huidige Bourget. Terwijl uit de speakers *roaring twenties*-muziek schalt, vraag ik me opeens af waarom de man na 33 uur zijn toestel niet op het strand van Bretagne heeft gekwakt, maar rustig is doorgevlogen naar Parijs?

Rondjes

De Rafale, de F-18, de Spartan en de A380 draaien dezelfde rondjes als twee jaar geleden. En de show wordt wéér gestolen door die elegante, Duitse gigant uit Toulouse, die op één vleugel door de lucht balanceert, dat je hele pilotenhart er van vloekt, zo traag en met zo'n onwaarschijnlijk grote hellingshoek. Ik zie prompt de grafiekjes in mijn leerboek voor me, met de exponentieel toenemende *stall-speeds* bij elk graadje *bank angle*.

Hoe mooi ook vliegend, helaas zijn de commerciële vooruitzichten voor de dikkerd nog somberder dan twee jaar geleden. Wie durft er nu zelfs te denken aan het bestellen van een achthonderdzitter? Randy Tinseth, de vicepresident marketing van Boeing, rekent me voor: bijna dertig toestellen geleverd en twaalfhonderd aangekondigd voor 2020. Dat betekent 120 stuks per jaar, de komende tien jaar. Irreëel. Maar een technisch meesterstuk blijft het. *So was Concorde*.

Hallen

Hallen vol aanbieders van schroefjes en moertjes. Alles kunt u krijgen, van software voor uw navigatie tot een schroevendraaier voor uw calibratie. Een vriendelijke, dikke meneer van de *Wichita Chamber of Commerce* legt me ongevoerd uit dat zowel Clyde Cessna, Robert Stearman als Walter Beech in zijn stad begonnen zijn. "Moet u ook doen!", grapt hij me toe.

Buiten, hetzelfde. Waar te beginnen? De nieuwe Eurocopter interesseert mij geen bal. Wel de stoere brandweerman die naast zijn Air Tractor staat op te scheppen hoe je met zo'n compacte *firebomber* maar liefst 400

gallon water opslurpt in nauwelijks vijf seconden. De man glimt van pret: "In de cockpit kun je door een glazen ruitje zien hoe het water de tank, waarin voorheen de pesticiden zaten(!), binnenspuut. Tachtig bar! Prachtig om naar te kijken. Jammer dat je het dan net zo godvergeten druk hebt. Zestienhonderd pk moet je in toom houden. En op zo'n moment heb je ze alle zestienhonderd ook keihard nodig."

Schroeven

Pal ernaast staat een bewapende versie, maar daarbij wordt nog geen heldhaftig verhaal verteld. Twee mannen in colbert en stropdas zijn zwetend bezig om een snelvuurwapen uit een grote kist te tillen en onder de vleugel te schroeven. Geeft mooi aan dat we hier met een ultra-low-tech wapensysteem te maken hebben. Low-tech, ja. Maar toch kan ik me niet aan de gedachte onttrekken dat je met zo'n schroepuwend monster met een *loitering time* van tien uur de Taliban het leven een stuk zuurder kunt maken dan met je JSF op 30.000 voet. Drie ton aan ouderwetse ijzeren bommen kunnen er bovendien onder. En de spray-tank kan ook nog leuk ingezet worden om de papavervelden van die muzelmannen te besproeien. En dat alles voor pakweg vier miljoen. Minder dan het *landing gear* van de JSF.

Russen

Sukhoi is de enige die echt de show steelt. Ik sta erbij als het toestel zijn onofficiële roll out beleeft voor de middagshow. Veertig Russen dansen er omheen, doodsbenauwd dat de lamledige Franse *ground crew* hun beauty zal beschadigen, door haar met een *pushback*-kar tegen een dranghek aan te bonken. Maar het gaat goed. Een paar uur later stijgt de frisgeborenen baby onder een onwaarschijnlijke hoek, zestig, zeventig graden?, de hemel tegemoet. Een knipoog van de Sukhoi-ontwerpers naar hun verleden, waarin ze de wereld schrik aanjoegen met hun *forktailed fighter-bombers*.

Het vredelievende toestelletje draait fraai zijn rondjes. Leukjes. Maar het jong zal 't straks moeten opnemen tegen heel wat serieuze concurrenten. Mitsubishi, Embraer en Bombardier bouwen ook allemaal al prima honderdzitters. Zodat je je afvraagt waarom de Russen niet meteen een stap groter zijn gegaan en de 737 en de 319/320 frontaal aanvallen? Misschien dat we dat tegen Le Bourget 2011 weten. ✈

Een eeuw geleden

Niet alleen in Nederland wordt 100 jaar gemotoriseerde luchtvaart gevierd. Het jaar 1909 valt ook samen met de eerste echte salon die gelijk 380 exposanten naar het Parijs lokte. Beelden uit de beginjaren van de Paris Airshow. De basis voor de huidige show werd in 1908 gelegd door Gustave Rives die tijdens de elfde autosalon in het Grand Palais besloot dat er ook wel een plekje was voor vliegtuigen tijdens de 'exhibitie'. Henri Farman was een van de eerste luchtvaartexposanten. Twee jaar later was de tweede 'Paris Aero salon' al een feit en hadden de gebroeders Wright inmiddels een eigen Franse importeur. (Foto's: Flight Collection)





TBM 850 Multimissie

Zo kun je een TBM850 ook gebruiken: met een intrekbare observatiecamera in de staart. Het geheel kan in een half uur tijd gemonteerd of verwijderd worden. De operator krijgt een plekje in de cabine.

(Foto's: Daher-Socata)



Aeris Naviter AN-2

Verkeert nog in een experimenteel stadium, deze Spaanse Aersis Naviter AN-2 Enara met contraroterende rotoren. Onderhuids zorgt een BMW R1200 boxer motor van 115 pk voor de aandrijving. Aeris gaat uit van een kruissnelheid van 150 km/h bij een bereik van 750 km en een maximale vluchtduur van vijf uur. Komt maximaal 15.000 ft (4.000 m) hoog. Wanneer sprake is van een grondeffect kan gehoverd worden op maximaal 10.000 ft (3.000 m). Het toestelletje heeft een maximaal startgewicht van 600 kg en een nuttige lading van 210 kg. Moet begin 2010 onder EASA gecertificeerd zijn als Very Light Rotorcraft en kost dan als bouwkit 100.000 euro.

(Foto: Ruud Vos)

Susi Pudjiastuti

Het kleine vrouwtje bij de voorvleugel van deze Piaggio Avanti P180 is Susi Pudjiastuti van het in 2004 opgerichte Susi Air uit Indonesië. Susi Air kocht groot in Parijs: een P180 II (met opties op nog eens twee), twee helikopters bij Agusta Westland (een eenmotorige AW119 Ke en een tweemotorige AW109 Grand) en liefst dertig Cessna Grand Caravans. Susi Air is gevestigd op Pangandaran in het westen van Java. De in 2004 opgerichte luchtvaartmaatschappij onderhoudt binnenlandse luchtverbindingen en hoopt in 2009 honderdduizend passagiers te vervoeren. Ook de Verenigde Arabische miraten bestelden twee P180 II's.

(Foto: Piaggio Aero)



Hollands Glorie



De Nederlandse luchtvaartindustrie was met een groot aantal bedrijven vertegenwoordigd. Blikvanger in het 'Oranje Paviljoen' was de Geocopter GC-201 UAS die recent een voorlopig bewijs van luchtwaardigheid kreeg. De helikopter heeft een maximaal startgewicht van 100 kg, een nuttige lading van 30 kg en een misieduur tot maximaal vier uur. Het toestelletje stijgt met een snelheid van 20 m/s naar een maximale vlieghoogte van 6.000 ft (ruim 1.800 m). Groot is de 201 in ieder geval niet: lang 2,9 m, hoog 90 cm bij een rotordiameter (Foto's: Ruud Vos)



Learjet 85



Bombardier toonde een mockup in schaal 1:1 van de nieuwe Learjet 85. Het toestel biedt niet alleen opvallend veel (hoofd)ruimte voor de acht passagiers, maar ook een aansprekend interieur. Je bereikt de glazen in het kabinet door een rolluik te laten zakken. Slim concept waardoor niemand zijn hoofd ooit meer stoot. De cockpit is 'clean' en state of the art.

(Foto's: Ruud Vos)



Bommen en granaten



Le Bourget: da's ook bommen en granaten. (Foto: GBC)

Eurocopter EC-175

Blik in de nieuwe EC-175 helikopter die eind 2009 voor het eerst moet vliegen. De mockup toont een voor helikopter-begrippen ruim en hoog interieur met een all glass cockpit. Ondanks de recessie staan nog steeds 111 orders opgetekend voor deze nieuwe twin. Eurocopter verkocht overigens matig in Le Bourget.

(Foto's: Ruud Vos)



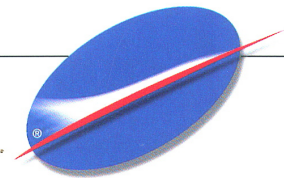
Northrop Grumman E-2D

De E-2D vloog op 3 augustus 2007 voor het eerst en is de eerste van twee testvliegtuigen waaraan sinds eind 2001 is gewerkt. Het toestel staat bekend als Advanced Hawkeye en heeft onder meer een geavanceerde digitale cockpit en een door Lockheed Martin ontwikkelde APY-9 radar waarmee kleine doelen op grote afstand kunnen worden ontdekt. Uiteindelijk moeten de werkzaamheden resulteren in een order voor 75 E-2D Advanced Hawkeys voor de Amerikaanse Navy.

(Foto: Ruud Vos)

EL/W-2085

ELTA Systems (onderdeel van Israel Aerospace Industries - IAI) toonde dit Conformal Airborne Early Warning & Control prototype dat gebaseerd is op de Gulfstream G550. Het toestel met de codenaam EL/W-2085 zit vol met spionagespul: geavanceerde radar Identify Friend or Foe (IFF), Electronic Support Measures (ESM) een en een geïntegreerd Self-Protection System (SPS). Voor communicatie wordt gebruik gemaakt van een Network Centric Operation (NCO). Het eerste toestel werd in 2008 aan de Israëlische luchtmacht afgeleverd en word sindsdien ingezet voor onder meer 'Early Warning and Air Combat Command and Control'. *(Foto: Ruud Vos)*



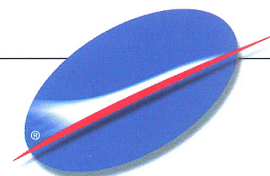
48th INTERNATIONAL PARIS AIR SHOW | LE BOURGET
JUNE 15-21, 2009



AT-802U Air Truck

Het Amerikaanse Air Tractor probeert deze AT-802U Air Truck aan de man te brengen voor bewapende missies. De Texaanse producent belooft veel: een missieduur van maximaal tien uur, een potente 1.600 pk sterke Pratt & Whitney Canada PT6A-67F turboprop en een maximaal startgewicht van 7.260 kg waardoor er zegge 3.720 kg aan bewapening mee kan. *(Foto: Air Tractor)*





48th INTERNATIONAL | LE BOURGET
PARIS AIR SHOW | JUNE 15-21, 2009



De boodschappenlijstjes

Hoewel we ons midden in een economische crisis bevinden, is het zeker niet zo dat er niets verkocht werd in Parijs. Bij elkaar opgeteld ging het weer om tientallen miljarden dollars. Alleen bij Boeing en Eurocopter was de oogst wel erg schraal. Een overzicht.

Airbus

A319	1	Aigle Azur
A320	80	Wizz Air 50, Qatar Airways 24, Cebu Pacific 5, Zest Air 1
A320-ACJ	1	
A321	30	Paramount Airways 10, Qatar Airways 4, Vietnam Airlines 16
A350	12	Ais Asia X 10, Vietnam Airlines 2
A330-200/300	17	Turkish Airlines 7, Virgin Atlantic 10



AgustaWestland

AW 109 Grand	12	Fittipaldi Aircraft USA 9, Chinese overheid 2, Susi Air 1
AW 109 Power	3	Egyptische luchtmacht 3
AW 119 Ke	5	Susi Air 1, Kaigai Aviotech Corporation 1, ANR Pipeline Company 3 (+ opties)
AW 139	1	Fittipaldi Aircraft USA

INAER (Spanje) heeft voor 62 miljoen euro tien helikopters besteld.

ATR

ATR 72-500	6	Vietnam Airlines 2, Afrijet 4
ATR 72-600	10	Air Nostrum (+ 10 opties)



Boeing

737-800 NG	2	MC Aviation Partners Japan
------------	---	----------------------------

Bombardier

Q400	3	Olympic Air
Q400 NextGen	5	Olympic Air (+ 8 opties)
CRJ 700 NextGen	4	IBEX Japan
CRJ1000 NextGen	15	AirNostrum, uitbreiding bestaande order van 20 naar 35)



Cessna

Grand Caravan	30	Susi Air
C178 Turbo Skylane	46	Turkse overheid

Eurocopter

Modernisering	26	CH-53 GS/GE helikopters Bundeswehr
AS350 B2/B3	6	Franse overheid 3, Pawan Hans India 3
EC135	1	Franse overheid
EC 155B1	1	NSCF Japan

Embraer

E-190	7	KLM
E-170	1	Fuji Dream

Piaggio P180

3	Susi Air 1 + 2 opties
2	Verenigde Arabische Emiraten

Sukhoi Super Jet

SSJ 100-95	54	Malev 30, Avialeasing 24
------------	----	--------------------------



(Foto: Revelli-Beaumont/SIPA)

Viking Air

DHC-6 Series 400	8	Global Aerospace Logistics 6, Air Loyate 2
Guardian 400	4	Global Aerospace Logistics