

# ILA 2010:

Veel volk, vette orders



De 2010 editie van de twejaarlijks 'ILA' heeft een recordaantal exposanten getrokken: 1.153 uit 47 landen. Vakbeursbezoekers (zo'n 12.500) en luchtvaartliefhebbers (ruim 110.000) zorgden vervolgens voor een uitstekend bezocht vijfdaags evenement dat van 8 tot en met 13 juni plaatsvond in de schaduw van het nieuwe vliegveld Berlin Brandenburg International (BBI) in wording.



Het GA gedeelte en (rechts) de uitstekend vertegenwoordigde Duitse luchtmacht. (Foto: Pressedienst ILA)



Civiele kleine luchtvaart, geflankeerd door een Amerikaanse Stratotanker en B52. (Foto: Pressedienst ILA)





**Airbus Industries boekte een megaorder van Emirates Airline voor 32 extra A380's, waardoor de luchtvloot straks 90 'dubbeldekkers' zal tellen.**

**Opvallend in 2010** was het zo goed als ontbreken van de Russische luchtvaartindustrie. De Russen namen deze editie genoegen met een enkel paviljoen. De traditioneel goed vertegenwoordigde Russische gevechts- en verkeersvliegtuigen waren echter in geen velden of wegen te bekennen. Waardoor de enkele Antonov An-26 van de Hongaarse luchtmacht toch wel een beetje een vreemde eend in de bijt was. Wat niet gezegd kon worden van Amerikaans en Duits krijgsmachtmaterieel, dat viel in alle soorten en maten te bewonderen. Wat ook gold voor EADS/Airbus dat met een A400M (alleen de eerste twee dagen) drie verschillende A380's en een A320 prominent pronkte. ✈

## Orders

### Airbus

**Emirates Airline** zorgde op de openingsdag voor blije gezichten door een contract aan te kondigen voor de aankoop van 32 extra A380's. Het totale aantal door Emirates bestelde superjumbo's liep daardoor op van 58 naar 90. Tijdens de ILA 2010 vloog de maatschappij al met tien A380's. Het in Berlijn op static getoonde toestel, was de dertigste door Airbus geleverde A380. Dat Emirates in Berlijn aanwezig was, had alles te maken met de wens van de luchtvaartmaatschappij meer op Duitsland te gaan vliegen.

Airbus was met drie verschillende A380's aanwezig. Het toestel van Emirates diende als ondertekenplek voor de order. Ook werd de ILA bezocht door de eerste A380 van Lufthansa (die tussendoor een eerste landing in Brussel maakte) en het demonstratietoestel van de fabriek.

### Nog meer orders

De Braziliaanse luchtvaartmaatschappij TAM Airlines bestelde in Berlijn twintig extra A320's en vijf extra A350-900 XWB's. Kort daarop meldde ook het Duitse Germania zich als klant bij Airbus door een voorlopige overeenkomst te tekenen voor vijf A319's. Die gaan een deel van Boeing 737-300's en 737-700's vervangen waarmee de luchtvaartmaatschappij momenteel vliegt.

Finnair plaatst een order voor vijf A321ER's. De toestellen kunnen dankzij 'sharklets' aan de wingtips verder vliegen dan de zes standaard A321-200's waarover Finnair beschikt.

## ILA Berlin Air Show



**Germania tekende een voorlopige overeenkomst voor vijf A319's.**

Airbus kon uiteindelijk huiswaarts keren met een orderboek met 67 nieuwe bestellingen met een gezamenlijke waarde van 15,3 miljard dollar.



**Nog tien te gaan: Air Berlin ontving de vijftigste A320 en toonde dit toestel met gepaste trots. De maatschappij bestelde in 2004 zestig A320's.**

### Irkut MS-21-200

**Niet alleen** Airbus mocht zich 'spekkoper' noemen. Ook het Russische overheidsbedrijf United Aircraft Corporation (UAC) scoorde met een miljardenorder voor vijftig MS-21-200's die door het Maleisische Crecom Burj Resources werden besteld. UAC bundelt bij de nieuwe regional jet de krachten van Yakovlev, Tupolev, Irkut, Sukhoi en Ilyushin. Het 'single aisle' verkeersvliegtuig kan naar keuze worden uitgerust met Russische Aviadvigatel PD-14 motoren of de PW1000G van Pratt & Whitney.

De MS-21-200 gaat plaats bieden aan 150-162 passagiers. De spanwijdte en lengte worden 35,9 m, terwijl de hoogte 11,5 m zal bedragen. UAC claimt dat het toestel vijftien procent minder brandstof zal verbruiken dan een vergelijkbare Airbus of Boeing. Ook de operationele kosten zouden zo'n 15 procent



**Niet te missen: Amerikaans vliegend bombardeer- en transportmaterieel. (Foto: Pressedienst ILA)**





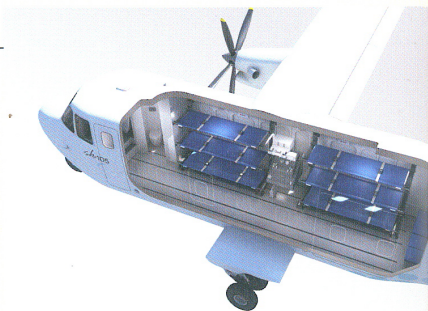
lager uitkomen. Het vliegbereik komt rond de 5.000 km te liggen.

De eerste vlucht staat voor 2014 op de rol, waarna het eerste productietoestel in 2016 geleverd zou kunnen worden. De MS-21-200 wordt aangeboden in een markt waarin ook Sukhoi met de SSJ100-95 actief is, naast Mitsubishi Heavy Industries met de nieuwe MRJ en de CSeries van Bombardier. Crecom wil de MS-21 verhuren aan onder meer luchtvaartmaatschappijen in Zuidoost Azië

## Sky-Aircraft

Geci Aviation heeft het definitieve ontwerp van Sky-Aircraft Sk-105 Skylander vastgesteld. De Skylander gaat plaats bieden aan maximaal negentien passagiers. In transportuitvoering krijgt het toestel een vrachtruim met een inhoud van 28 m<sup>3</sup> waarin tot drie ton vracht kan worden vervoerd. Tevens zal het toestel beschikbaar komen in VIP- en Medevac-uitvoering en als troepentransportvliegtuig.

Twee Pratt & Whitney turboprops zorgen voor een maximale kruissnelheid van 435 km/h bij een vliegbereik van 2.500 km. Dankzij 'short field' eigenschappen vliegt de Skylander vanaf onverharde startbanen na een aanloop van 250 meter.



Het toestel moet in de tweede helft van 2011 voor het eerst vliegen en een jaar later gecertificeerd zijn, waarna leveringen volgen in onder meer Maleisië en de Verenigde Arabische Emiraten waar respectievelijk vier en twaalf Skylanders werden besteld. De fabriek is inmiddels begonnen met de bouw van de eerste van in totaal vier prototypes. Volgens de fabrikant bestaat er tot 2028 een markt voor ongeveer 1.500 Skylanders.

Geci Aviation is tevens eigenaar van Reims Aviation dat de door twee turbopropmotoren aangedreven Reims Cessna F406 NG produceert. De NG heeft een digitale Garmin G1000 cockpit en wordt aangeprezen voor observatietaken en cartografische werkzaamheden. Geci ontving tijdens de Paris Airshow 2009 zes orders voor de F406 NG. Ook werd een optie genomen op nog een toestel.



**De A400M is in het echt compacter dan verwacht. Let ook op de naar voren gekantelde motoren. Het toestel was alleen tijdens de eerste twee dagen aanwezig vanwege het extreem drukke testprogramma.** (Foto: GBC)



**Als de A400 een '120 graden bank angle' maakt, betrekken de gezichten bij sommige toeschouwers.** (Foto: GBC)



**Airbus pakte met verschillende chalets groot uit.** (Foto: GBC)



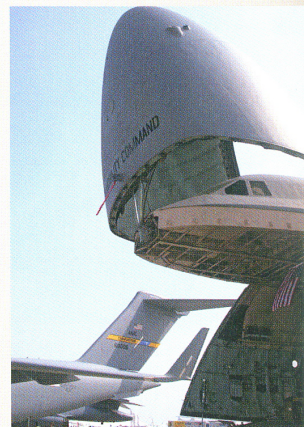
**Toptech toen en nu: de A400M passeert de geparkeerde replica van Me-262.** (Foto: GBC)



**Groot ontmoet klein: de nieuwe Tecnam MMA valt in het niet bij de B52 op de achtergrond.**



**Reddingshelikopter van het Zwitserse Rega. De AW 109 SP Da Vinci was de voorloper van de nieuwe AW Grand New.**



**Deze Amerikaanse C5 lust de C17 rauw.** (Foto: GBC)



## Eurocopter

**Eurocopter** keerde evenmin met lege handen huiswaarts. De helikopterbouwer verkocht in Berlijn twee EC145's aan het Turkse Ministerie van Transport.

Eurocopter ontwikkelt voor de NH90 Tactical Transport Helicopter een zogeheten Forward Air MedEvac (Medical Evacuation) toepassing die binnen twintig maanden gecertificeerd moet zijn. De variant wordt vervolgens aan de Duitse strijdkrachten aangeboden die de NH90 beoordelen op geschiktheid voor Combat Search-And-Rescue (CSAR) missies. Tijdens deze missies moeten gewonde militairen van het strijdtonel worden geëvacueerd. De helikopters die deze taak krijgen, kunnen worden uitgerust met drie machinegeweren en raketbescherming ter zelfverdediging. Een dubbel uitgevoerde hoist voor het aan boord halen van gewonden is eveneens voorzien.



Stijlstudie van Eurocopter. Dit eCO2avia concept gaat plaats bieden aan zes personen. De hybride helikopter wordt aangedreven door twee dieselmotoren en een elektromotor die gelijktijdig of apart ingeschakeld kunnen worden. Scheelt volgens de fabriek dertig tot vijftig procent brandstof.



Omdat Nederland momenteel als enige over de NH90NFH beschikt, mocht het Defensie Helikopter Commando de helikopter aan bevriende mogendheden tonen. Deze vroegen veel informatie op bij de eveneens aanwezige Nederlandse marinevliegers.



Stemme toonde de S15 en de S10. De S15 Condor II (links) kan worden ingezet voor observatiedoeleinden en is voorzien van sensoren voor onderzoek van het aardoppervlak. Het toestel is uitgerust met het Automatic Flight Control System 'LAPAZ' dat Stemme ontwikkelde met de technische universiteiten van Berlijn en Stuttgart.

### Opmerkelijk vervoermiddel van Duitse Tornado-piloot. (Foto: GBC)



De Me-109 kwam tijdens de landing op de ILA in 2008 in de problemen. Bij de herkansing in 2010 verliep alles van een leien dakje.



Onbemande (verkenning)helikopters zijn er tegenwoordig in soorten en maten. Hier de Coax X-240 van Swiss UAV met coaxiaal rotorsysteem.



Ook al vertegenwoordigt je een bekend 'fighter merk', toch moeten soms de vingers in de oren als de concurrent het 'gas' volledig opentrekt.



Diamond en EADS werken samen bij een biobrandstofproject waarbij deze DA42 voor het eerst vloog op brandstof gemaakt uit algen. De Oostenrijkse fabrikant wist beslag te leggen op 2.000 liter 'algae fuel'.



## 100 jaar luchtvaart

**De organisatie van** de Internationale Luftfahrt-Ausstellung (ILA) had de pech dat de beurs in 2009 niet in Berlijn maar in Parijs werd gehouden. Daardoor kon het honderdjarige jubileum pas een jaar later gevierd worden.

In tegenstelling tot de Paris Airshow 2009 was op de ILA-beursvloer echter weinig te merken van dit jubileum. Op de website des te meer. Daar valt onder meer te lezen dat de eerste Internationale Luftschiffahrt Ausstellung (ILA) in 1909 in Frankfurt am Main plaats vond en honderd dagen duurde.

In 1912 volgt de eerste Allgemeine Luft-

fahrzeugausstellung (ALA) in Berlijn waar 25 vliegtuigen en zeven luchtschepen ten toon worden gesteld. Veertien jaar later duikt de show voor het eerst op in Berlijn aan de Kaiserdamm, waar de organisatie zich mag verheugen in massale publieke belangstelling. In drie grote hallen kunnen de bezoekers zich aan 150 vliegtuigen vergapen.

Na de Tweede Wereldoorlog wordt in 1957 onder de naam Passenger Aircraft Show de eerste grote naoorlogse internationale show gehouden op Hannover-Langenhagen Airport. In 1959 verandert de naam in German

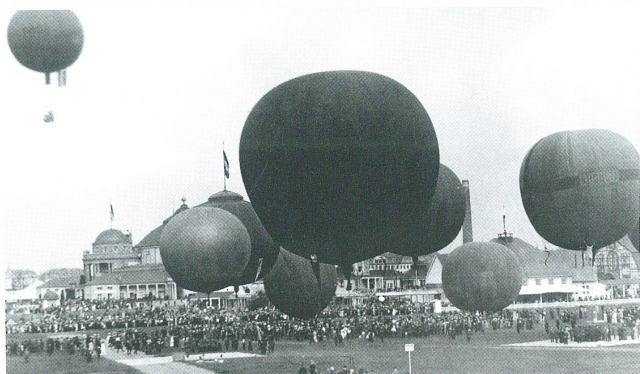
Blériot XI.



Aviation Show, waarna in 1978 de naam ILA opnieuw verschijnt, ditmaal als Internationale Luftfahrt-Ausstellung. Plaats van handeling blijft de daarop volgende jaren Hannover.

In 1992 keert de ILA terug in Berlijn als Berlin Air Show (ILA) op het zuidelijke gedeelte van Berlin-Schönefeld Airport. Hier zal de eerstvolgende beurs in 2012 ook na de ingebruikname van Berlin Brandenburg International worden gehouden.

Een volledig historisch overzicht in tekst en (vele tientallen) foto's kan worden gevonden op [www.ila-berlin.com](http://www.ila-berlin.com).



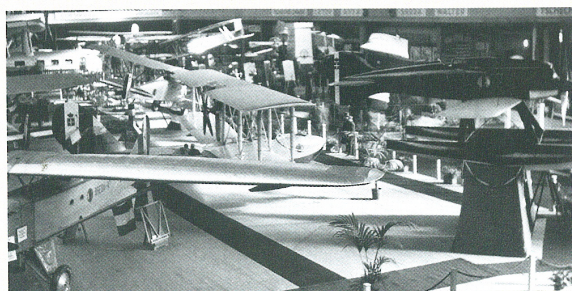
De eerste Luftschiffahrt Ausstellung (ILA) vond in 1909 in Frankfurt am Main plaats.



In 1912 wordt de eerste Allgemeine Luftfahrzeugausstellung (ALA) in Berlijn gehouden.



Harlan Hintzke.



Berlijn, 1928. In drie grote hallen worden 150 vliegtuigen getoond.



In 1957 wordt onder de naam Passenger Aircraft Show de eerste naoorlogse internationale show gehouden op Hannover-Langenhagen Airport.



In 1972 toont Fokker de Fokker F 28-2000 Fellowship. De kruissnelheid van bijna 900 km/u maakt indruk.



De ILA keert in 1992 definitief terug naar Berlijn.