



Öppningsceremoni

AIRSHOW C

Airshow China arrangerades för sjunde gången i Zhuhai i södra Kina sedan starten 1996.

Till skillnad från tidigare utställningar visade den kinesiska flygindustrin under China Airshow 2008 en stor öppenhet och visade upp tidigare hemliga militära projekt.

TEXT OCH FOTO: SUNE CARLSSON

Totalt deltog 600 utställare från 35 nationer, varav det största internationella deltagandet med 30-talet utställare kom från Ryssland. Även om den ryska närvaron var relativt stor kan noteras en kraftig nedgång i exporten av försvarsmateriel till Kina med 60 procent sedan toppåren i början av 2000-talet. Att det föreligger en avmattning i affärsförbindelserna mellan Ryssland och Kina blev tydligt också genom att Ryssland vare sig deltog i flyguppvisningen eller ställde ut något flygplan till skillnad mot tidigare år då det ryska deltagande varit mässans huvudnummer. Den allmänna uppfattningen hos ryssarna är att kineserna

kopierat och lärt sig teknologin och nu vänt Ryssland ryggen och själva börjat konkurrera.

DETTA ÄR SÄKERT en riktig iakttagelse. Ryssland försåg Kina under tiden 1992 till 2004 med 74 Su-27/SK/UBK och 100 Su-30MKK/MK2.

1996 tecknades ett avtal om licenstillverkning i Kina av 200 Sukhoi Su-27SK under benämningen J-11. Kina tillverkade fram till och med 2004 ett antal av 105 J-11 då avtalet med Sukhoi bröts. I stället har Shenyang Aircraft Company utvecklat en moderniserad J-11B i egen regi försedd med inhemska motorer och vapensystem. Denna flygplanstyp har inte visats men enligt underrättelser finns sex

J-11B tillverkade ingående i testprogram.

MED TANKE PÅ Kinas nära samarbete med Pakistan i flera flygplansprojekt var det många som höjde på ögonbrynen när indiska flygvapnet fanns på plats i princip sida vid sida med fienden Pakistan och intog en huvudposition med uppvisningsgruppen Surya Kiran.

Kinas flygindustri har varit delat i två stora konglomerat AVIC I och -II, med en spretig struktur innehållande allt flyg - såväl militärt och civilt flyg inom båda konstellationerna. I höst har en ny struktur utarbetats och all flygindustri har sammanförts i en paraplyorganisation

- China Aviation Industry Corporation (AVIC) - för att under sig bilda 10 olika



Indiska flygvapnets Surya Kiran



Invigningshopp



Chengdu J-10



Chengdu FC-17/JF-17 Thunder

CHINA 2008

företagsgrenar bl.a motortillverkning, flygplanssystem, helikoptertillverkning, affärs/allmänflyg, kommersiellt- respektive militärt flyg med totalt omkring 200 företag. Enligt information ska företagen inom företagskonstellationen börsintroduceras, förutom de direkt militära design- och tillverkningsföretagen där regeringen vill ha kontrollen.

Lin Zuoming, chef för China Aviation Industry Corporation, uttalade på en presskonferens att det strategiska målet för företagskonstellationen är en tillväxt med 20 procent per år för kommande nio åren vilket ska ge en omsättning på 1 000 miljarder yuan (motsvarande omkring 1 200 miljarder kronor) 2017.

UNDER TIDIGARE utställningar har spekulerats i att Kinas egenprodukt Chengdu J-10 skulle komma att visas - men debuten har låtit vänta på sig tills i år då två J-10-flygplan uppvisningsflög.

Chengdu J-10 har sitt ursprung i israelisk Lavidesign och är konstruerad med ryskt bistånd. Totalt beräknas 100-talet J10-ensitsiga A - respektive tvåsitsiga S-versionerna tillverkats. En moderniserad

B-version är enligt vad som erfarits under utprovning.

Ännu har inte J-10 lockat eller erbjudits internationella kunder. Ett av de länder som visat intresse för F-10 är Pakistan som har ett samarbete med Kina bland annat i utvecklingen av

FC-1/JF-17 "Thunder", vilket är ett enmotorigt lätt jetflygplan i klass med Gripen. Pakistan har 150 beställningar av JF-17, varav tioalet är levererade från Chengdu, men med kommande produktion i Pakistan.

DET FLYGPLAN SOM leder Kinas exportförsäljning inom flygsektorn är jetskol-flygplanet Hongdu K-8 som sålts i över 200 exemplar till nio länder, varav den senaste beställningen av 24 K-8 gjordes av Venezuela i samband med president Hugo Chavez kinabesök i september. Venezuela har visat intresse för ytterligare inköp av kinesiskt militärt materiel, förutom att landet är stor kund av ryskt flygmateriel med Sukhoi Su-30MKV. Ett flygplan som väckte stort internationellt intresse var Hongdu L15, vilket är ett modernt tvåmotorigt skol-/lätattackflyg-

plan som flyger i tre prototyper. L15 tilldrog sig intresse under mässan från många afrikanska länder såsom Kongo, Ghana och Zimbabwe.

Andra flygplan på plats var FTC-2000 "Plateau Eagle", J-8 som visade lufttankning från en H-6U och en debuterande moderniserad "Flying Leopard" JH-7A.

DET KOMMERSELLA flyget bedöms öka kraftigt i Kina och den prognos som tillkännagavs av AVIC - samt även Boeing och Airbus med relativt likvärdiga siffror - uppskattade behovet i en 20-årsprognos till 3 815 nya kommersiella flygplan i förhållande till dagens antal av 1 076 flygplan, varav knappa hälften bedöms vara kvar om 20 år, vilket skulle ge en total flygplansflotta på 4 250 flygplan år 2027. Störst andel av behovet är koncentrerat i storlek 110 - till 200-sätessklassen, men den största procentuella ökningen är för större flygplan över 400 passagerarsäten. I dag opereras enbart fyra "jumbojet" Boeing 747 i Kina och enligt prognosen föreligger ett kommande behov av 93 "jumboflygplan", medan Airbus i detta A380-segment ser Kinas behov till 120





235 Airbus A380



Airbus A380 och förväntansfulla flygvärdinnor

flygplan. China Southern är det enda flygbolaget i Kina som beställt A380, vilket det första av fem beställda var tänkt att levereras före OS i Beijing, men på grund av Airbus förseningar skjutits ett par år framåt i tid. Airbus hade trots problem lyckats ta sig till Zhuhai och visade upp giganten för entusiastiska kineser.

Airbus har 202 A380 på order från 17 kunder och i november celebrerades första året i operation med leverans av det nionde flygplanet, vilket överlämnades till den största kunden Emirates som tidigare erhållit två flygplan. Boeing å sin sida visade upp sin nya generationens 747XX enbart i modell eftersom detta projekt ännu inte flyger. Airbus har startat produktion i Kina av A320 och det första flygplanet är beräknat att rulla ut i juni 2009 med en produktionstakt av fyra flygplan per månad från 2011.

CHANGSHENG AIRCRAFT Design presenterade Kinas svar på Boeing och Airbus med en ny flygplansfamilj "China Star" - med en bredbukig modell CS2000 och en smalbukig CS2010 i respektive tre storleksmodeller från 138- till 339 passagerarsäten. COMAC, Commercial Aircraft Corporation of China, s president Jin Zhuanglong, uttalade under International Aerospace forum att Kina har en folkmängd på 1,3 miljarder och eftersom landets reformer öppnas alltmer för internationell status ligger det i nationens intresse- och prestige att i konkurrens tillverka stora kommersiella flygplan.

COMAC erhöill sitt internationella genombrott under utställningen genom försäljning av 25 flygplan till amerikanska General Electric GECAS Leasing Company av 90-sätets regionalflygplanet ARJ21-700.

Flygplansprojektet är till stora delar ett internationellt samarbete och jungfruflygningen planerades till strax efter Airshow China 2008. Inom regionalflygsegmentet har såväl Bombardier som Embraer samarbetspartners och produktion i Kina.

BEHOVET AV FLYG i Kina är stort och antalet flygplatser beräknas öka från dagens 147 till 244 flygplatser år 2020. Den största flygplatsen är Beijing Capital International Airport som förra året visade en statistik på 53,5 miljoner passagerare.

AFFÄRSJETFLYGET introducerades i Kina först 1995 då Deerjet - ägt av Hainan Aircraft Group- opererade med en Hawker 800XP. I dag är antalet bizets i Kina fortfarande blygsamt med under 50 flygplan i olika modeller, från Cessna Citation till Gulfstream IV samt en Boeing Business Jet, vilken opereras av ett kasino i Macao där för övrigt en stor del av affärsflygplanen har sin hemvist. Macao har växt enormt senaste åren och passerat Las Vegas som världens största spelhåla. Många biz jets är knutna till de mycket vinstgivande kasinon som erbjuder de bästa kunderna VIP-transporter. Sands med ursprung i Las Vegas har även kasinon i Macao och två Boeing 747SP tillhörigt Sands besöker ofta Macao.

Nya tider med en förväntad boom för affärsflyget förväntas i Kina. Stora försäljningar tillkännagavs, bl a Airbus försäljning av 15 Airbus Corporate Jets, samt två beställningar av nya A350-900 Prestiges.

China Civil Industry General Aircraft Cooperation tillkännagav att företaget studerar utveckling och produktion av en affärsflygplansfamilj i tre storlekar, från basversionen likvärdig som Bombardier Challenger med 12 - med en tillväxt upp till 30 passagerarsäten.

KINA ÄR PÅ OFFENSIVEN inom alla flygsektorer och så även inom helikoptersegment. Hittills har 800 helikoptrar producerats i Kina, huvudsakligen i samarbete och bistånd från internationella producenter från Ryssland, Europa och USA. Även inom helikopterproduktionen satsar Kina stort och det uttalade målet för China Helicopter Industry är att vara världsledande 2020.

Det mest prestigefyllda området för Kina kännetecknas av rymdutvecklingen där taikonauterna är landets hjältar. Tidigare i år utfördes den första rymdpromenaden och den första taikonauten -Yang Liwei- som i mars 2003 utförde Kinas första bemannade rymdfärd tilldelades under China Airshow 2008 utmärkelsen Aerospace Hero.

Det händer således mycket inom flyg- och rymdområdet i Kina. Och att landet är på marsch mot framtiden råder knappast något tvivel om - vilket blev tydligt under Airshow China 2008.

