



FIDAE 2010

- SKYLTFÖNSTER FÖR LATINAMERIKAS FLYG

Trots den jordbävning som just drabbat Chile kunde årets flygutställning FIDAE genomföras enligt planerna. Dock med något reducerat program.

TEXT OCH FOTO: SUNE CARLSSON

Det chilenska flygvapnet skulle ha firat sitt 80-årsjubileum under evenemanget, men tvingades på grund av insatser inom det jordbävningsdrabbade området att dra ner på sitt deltagande. Även uppvisningsflygningarna begränsades. Dessa fick utnyttja luckor i den prioriterade trafiken på Santiagos flygplats Arturo Merino Benitez.

Där var flygledartorn och vissa passagerarhallar skadade av jordbävningen. Det hade avhjälpits med tält och andra improvisationer. Flygtrafiken kunde återupptas efter endast några dagar.

Samma dag som katastrofen inträffade, den 27 februari, installerades Chiles nye president Sebastian Pinera. I samband med utställningens invigning anlände

hjälpssändningar med deltagande flygplan.

Den största lasten kom med en C-17 ur US Air Force Boeing. Den anlände i sällskap med ett antal C-130 Hercules. Ytterligare en sändning kom med en Airbus A330-200F. Detta helt nya fraktflygplan genomgår för närvarande sitt certifieringsprogram inför första leverans i sommar till Etihad Crystal Cargo i Abu Dhabi.

Totalt deltog i utställningen 420 företag från 39 länder med USA och Ryssland i spetsen. Andra stora utställare var försvarsföretag från bland annat Indien och Israel.

Utställningens huvudattraktion var två Lockheed F-22 Raptor ur det amerikanska flygvapnet. Det var premiär för typen

i Latinamerika och första gången som planet opererade från en civil flygplats.

Nästa FIDAE arrangeras i mars 2012. Då förhoppningsvis under lite mer stabila förutsättningar.



Airbus A330-200F - nytt fraktflygplan för första leverans till sommaren.





Boeing C-17 kom med största hjälpsändningen till Chile under jordbävningen.



F-22 Raptor - världens vassaste stridsflygplan på premiärvisit i Sydamerika

HÖGT SPEL FÖR SAAB

Brasilien svarar för de största inköpen av försvarsmateriel i Latinamerika de närmaste fem åren. Landet har en budget på 121 miljarder dollar för ändamålet. Summan utgör nästan hälften av hela kontinentens beräknade vapenköp.

Den mest kontroversiella upphandlingen gäller det kommande stridsflygplan FX-2. Saab Gripen spelar en huvudroll i konkurrens med Dassault Rafale och Boeing F-18 Super Hornet.

Upphandlingen kom i ett känsligt läge sedan president Lula och försvarsminister Jobim ställt sig bakom Rafale, det dyraste alternativet. Därmed uppstod en motsättning mellan politikerna och landets flygvapen och industri.

De senare anser att Gripen är det för flygvapnet mest kostnadseffektiva, och för industrin mest värdefulla, alternativet. Beslut ska fattas av presidenten, men det har skjutits upp. Troligtvis tas det först till sommaren.

Samtidigt med FIDAE fick Brasilien besök av en svensk delegation med Saabchefen Åke Svensson i spetsen. Han hade draghjälp av kungaparet och försvarsministern, men många anser besöket var något sent påkommit.

Saab hade inte någon Gripen på plats under utställningen. Eventuella kunder fick försöka bilda sig en uppfattning om flygplanet med hjälp av en simulator.

LATINAMERIKA KOMMER

Vid sidan av Brasilien är Argentina det enda landet i Latinamerika som har en egen militär flygplansproduktion. Den är inte stor, men "Fabrica Argentina de Aviones" erbjuder det lätta skol- och attackflygplanet IA-63 "Pampa".

Den moderniserade versionen, serie II, är beställd i 20 exemplar av landets flygvapen. På utställningen viskades det om att Sverige kanske kan köpa IA-63 som ersättare för flygvapnets gamla Saab 105 – under förutsättning att Argentina köper Gripen.

Brasilianska Embraer saluför EMB-314

Super Tucano. Flygplanet har köpts av det chilenska flygvapnet i tolv exemplar, men det har även sålts till flera andra Latinamerikanska länder. Super Tucano utvärderas för närvarande av US Navy, som kan tänka sig att operera typen på så kallade "low density battlefields".

Det civila säkerhetsföretaget Xe, före detta Blackwater, är enligt uppgift den anonyma köparen av tio Super Tucano. Totalt har Embraer kontrakt på 172 Super Tucano, varav 99 till Brasilien. Företagsledningen räknar med att sälja 700 maskiner de närmaste tio åren.

EMB-314 Super Tucano är ett nytt tillskott i Chiles flygvapen



F-16 HÅLLER ÄN

Chiles flygvapen opererar i dag 28 Lockheed Martin F-16C/D Fighting Falcon. De första tio flygplanen köptes nya från Lockheed Martin och levererades 2006. 18 köptes begagnade från Nederländerna 2007. Ett kontrakt gällande ytterligare lika många från samma land har undertecknats.

Chiles totala flotta av F-16 blir därmed 46 maskiner. Dessa kompletteras med äldre typer som F-5E/F Tiger och A-36 Dragonfly. Efter över 30 års produktion är för övrigt F-16 fortfarande still going strong. Nyligen tecknade Lockheed Martin kontrakt med Marocko om köp av 24 Fighting Falcon Block 52.



En av Chiles totalt 46 F-16 "Fighting Falcon" visar sin förträfflighet.

Embraers ingångsflygplan EMB Phenom 100 ska attrahera en i Latinamerika hittills blygsam bizjetmarknad.



EMBRAER SATSAR PÅ BIZJET

Affärsflyget i Latinamerika är relativt begränsat. I Chile finns bara 15 registrerade bizjetar, varav tio är Citations av varierande ålder och versioner. Tillverkarna försöker nu ändra på det svaga intresset och antalet affärsflygplan på FIDAE 2010 var större än hela Chiles nuvarande bestånd.

Embraer har lyckats göra en inbrytning inom affärsflyg och erbjuder nu sju olika modeller. På utställningen representerades det brasilianska bolaget av minstingen Phenom 100. Tillverkaren räknar med en försäljning av 137 affärsflygplan i år. Det motsvarar sju till åtta procent av världsmarknaden.

INTRESSE FÖR ERIEYE

Saab har haft stora framgångar med radarsystemet Erieye. Första kund efter det svenska flygvapnet var Brasilien som parade ihop radarn med sin egen EMB145. Ett exemplar av applikationen visades på utställningen. Det svenska systemet har också sålts till Mexico och Grekland.

Även Argentina har visat intresse för Erieye. Landets flygvapen vill installera radarn på en Saab 340, en typ som det redan opererar i passagerarversion. Ett problem är att hitta 340-flygplan lämpliga för ombyggnad.

Argentina är också intresserat av att köpa Saab Gripen, ett intresse som säkert skulle öka vid ett positivt brasilianskt beslut.

SVENSKT SJUKHUS MED VINGAR

Umeåbaserade företaget Micus har tillsammans med SAS Technical Services tagit fram ett intensivvårdssystem kallat "SAS Advanced Medical Air Transport". På utställningen presenterades konceptet i samarbete med Boeing Business Jet.

Sex timmar efter larm kan en Boeing 737-800/BBJ vara fullt utrustad med sex intensivvårdplatser, upp till arton bårplatser samt plats för 23 sittande patienter och en 19 personer stark vårdpersonal.

KINA PÅ OFFENSIVEN

Kineserna intar en alltmer offensiv roll på den globala arenan. I Chile marknadsförde de speciellt det nya tvåmotoriga skol-/lätta attackflygplanet Hongdou L-15 och det enmotoriga multi-rollflygplanet JF-17 Thunder.

Det militära, enmotoriga jetskolflygplanet Hongdu K-8 har redan sålts i sex exemplar till Bolivia, där det ska användas för narkotikabekämpning. Venezuela har köpt 18 maskiner av samma typ.

BUSKFLYG FRÅN "DOWN UNDER"

Två mindre bushflygplan hade funnit vägen över Stilla havet. De var dels åttasitsiga G-8 Airvan från australiska Gipsland Aeronautics, dels P-750 Xstol från Nya zeeländska Pacific Aerospace.

Bolagen kontrolleras numera av indiska Mahindra & Mahindra, som också planerar nystart av den välkända Nomad. Alla dessa flygplan lämpar sig väl att opereras i svårtillgängliga områden i Amazonas där preparerade landningsbanor saknas.



P-750 Xstol från Nya Zeeländska Pacific Aerospace - ett flygplan för tuffa förhållanden.



G-8 Airvan från Australiens Gipsland Aeronautics - numera ägt av indiska Mahindra & Mahindra.

DET LJUSNAR FÖR TRAFIKFLYGET

Den civila flygtrafiken i Latinamerika har till skillnad från andra delar av världen inte drabbats av de senaste två årens lågkonjunktur. Flygbolagen redovisar tillväxt och vinstsiffror, detta till skillnad från den övriga världens bolag som förra året gjorde sammanlagda förluster på fem miljarder dollar.

Även flygsäkerheten hos de latinamerikanska flygbolagen har radikalt förbättrats. De uppnår numera samma standard som i USA och Europa, mycket tack vare en modernisering av flygplansflottan.

Framtiden ser alltså ljus ut. Enligt Airbus prognos förväntas Latinamerika överträffa den globala tillväxten de närmaste 20 åren. Den beräknade efterfrågan är nästan 1700 civila trafikflygplan i storleken över 100 passagerarsäten.

Flygorganisationen IATA arrangerade under utställningen ett seminarium med titeln "Change of Wings". Det samlade

420 representanter från världens alla flygbolag. Trots bistra tider noterades positiva tecken.

Enligt IATA-chefen Giovanni Bisignani ser passagerarutvecklingen betydligt bättre ut framöver än vad som förutsågs i slutet av förra året. 2010 blir visserligen ett förlustår, men förlusterna blir mindre än man tidigare trott.

2011 förutspås en stabil tillväxt med vinst. Boeing och Airbus drar samma slutsats och tidigare lägger planerade produktionsökningar.

Det har varit stora skillnader mellan hur olika flygbolag hanterat krisen. De som klarat sig bäst är de i Mellersta östern. De expanderar och vill ha snabbare leveranser än vad tillverkarna kan prestera.

Qatar Airways gav förra året Boeing en bredsida på grund av förseningen med Boeing 787 Dreamliner. Flygbolaget hotade med avbeställning om inte utlo-

vade leveranstider kunde hållas.

Nu gick Emirates ut med en liknande varning till Airbus. I ett skarpt uttalande förklarade bolaget att det inte kommer att acceptera förseningar av A350 såsom tidigare skett med A380.

Enligt Emirates chef Tim Clark behöver han bara lyfta telefonordern och beställa fler Boeing 777 om leverans av A350 försenas.

Hos Boeing befinner sig både 787 och 747-8 i intensiva skeden av certifieringsprogrammen. Båda typerna ska enligt planerna vara klara för leverans före årets utgång. Premiärkunder är japanska ANA respektive Cargolux.

Airbus uppger att man ligger i fas inför premiärflygningen av A350 om två år. Första leverans beräknas till mitten av 2013. Boeing har för närvarande 851 beställningar på sin 787. Airbus har tecknat 505 order på A350.