

Airshow China

För sjätte gången arrangerades den internationella flygmässan "Airshow China" på Zhuhai Airport som ligger i Guangdongprovinsen i södra Kina. Under mässveckan lever den annars ganska ödsliga flygplatsen upp rejält. Årets evenemang var inget undantag.

TEXT OCH FOTO: GUNNAR ÅKERBERG

L-15 "Eagle" tillverkas av Hongdu Aviation Industry Group i Nanchang.



olkrepubliken Kinas ekonomi går för närvarande på högtryck. Med en svindlande BNP tillväxt i storleksordningen 9 procent (i fjol 9,9 procent) per år märks det mycket tydligt när man reser i landet.

Överallt byggs det nytt - fabriker, kontor, shoppingcenter, bostäder, vägar och flygplatser växer formligen som svampar ur jorden vart man än vänder sig. För att förse alla dessa nybyggnationer med energi öppnas ett nytt kinesiskt kraftverk varje vecka!

Peking och sex andra städer i Kina arrangerar gemensamt sommar Olympiaden år 2008, vilket väntas locka mängder med turister till dessa platser och inte minst öka intresset för hela Kina som turistmål på sikt.

JUST NU BYGGS en ny internationell passagerarterminal på Beijings internationella flygplats. Den nya terminalen som är ett nyckelprojekt i Kinas förberedelser inför OS ska fördubbla flygplatsens passagerarkapacitet från 27 till 60 miljoner per år. Utbyggnaden är nödvändig för att kunna hantera de miljontals resenärer som väntas besöka de Olympiska och Paralympiska spelen under sensommaren 2008.



I TAKT MED ATT EKONOMIN i landet växer ökar också behovet att transportera människor och varor inom detta gigantiska land. Handelsutbytet med andra länder ställer också krav på ökade möjligheter att frakta produkter via flyg. För världens ledande företag i den civila flygbranschen är den internationella flygmässan i Zhuhai, "Airshow China" ett gyllene tillfälle att visa upp sina produkter och en chans till att få sin beskärda del av kakan.

STATLIGT KONTROLLERADE China Aviation Industry Corporation I, (AVICI) presenterade sin senaste marknadsprog-

nos för flygtrafiken i Kina för kommande 20-års perioden lagom till mässan. I prognosen spår AVIC I att passagerartrafiken i Kina kommer att öka med 8,6 procent årligen fram till 2025. Motsvarande siffra för fraktflyget beräknas till 10,7 procent. Den stora tillväxten av flygtrafiken kommer att leda till ett ansenligt behov av nya flygplan. Man räknar med att 3 110 nya flygplan kommer att behöva ersätta dagens flygplansflotta fram till år 2025. Av dessa flygplan är 2 230 stora passagerarflygplan och 880 mindre regionalflygplan. Till detta kommer det även att behövas omkring 500 fraktflygplan för att täcka behovet om prognosen håller.

(Prognosen från AVIC I inkluderar inte flygbolag från Hong Kong, Macau och Taiwan).

FLYGPLANSTILLVERKARNA Boeing och Airbus som är heta rivaler även på den kinesiska marknaden, med 60 respektive 30 procent marknadsandelar av den totala trafikflygsmarknaden, satsar därför hårt på Kina inför framtiden. En tydlig signal på hur viktig marknaden i Kina är för Airbus kom tidigare i år när företaget tecknade ett ramavtal för att bygga en ny slutmonteringsanläggning i Tianjin i östra delen av landet. I anläggningen som är den första i sitt slag

utanför Europa kommer flygplan i A 320-serien slutmonteras. Montering av det första flygplanet beräknas starta 2009, därefter kommer monteringsstakten öka med upp till fyra maskiner 2011. Avtalet skall dock formellt godkännas av den kinesiska regeringen innan ett slutgiltigt kontrakt kan tecknas. Airbus har redan i dag ett starkt samarbete med Kina, exempelvis tillverkar sex kinesiska företag komponenter och underhållsutrustning till Airbus flygplan.

Boeing har i dagsläget inte några planer på att öppna någon liknande anläggning i Kina för att möta Airbus utspel. Dock är den kinesiska marknaden mycket viktig

för den amerikanske tillverkaren vilket tydligt märktes på företagets stora utställning i mässhallen. Potentialen i den kinesiska marknaden överträffas endast av Boeings hemmamarknad i Nordamerika.

PÅ TAL OM POTENTIAL så tror kinesiska bedömare i branschen att den civila helikoptersektorn kommer att bli nästa stora marknad i landet. I dag finns endast ett 140-tal maskiner hos civila operatörer. Nu förutspår företrädare för AVIC II, landets enda tillverkare av helikoptrar, att den stora efterfrågan kommer att öka antalet till 2 760 maskiner till år 2026! Agusta Westland meddelade på mässan



att man kommer leverera fyra CA109 polishelikoptrar lagom till de Olympiska spelen. Som en goodwillgest till OS-arrangörerna så kommer leverantören endast debitera mottagaren för tre helikoptrar.

I FLYGPROGRAMMET deltog en Z-9 och i polisutförande Z-11, två inhemskt tillverkade helikoptrar.

En fullskalemodell av ARJ21-700, Kinas första egendesignade kommersiella passagerarflygplan, premiärvisades under Airshow China. ARJ21-700 är ett regionalflygplan med plats för 90 passagerare för korta och mellanlånga distanser. Flygplanet har utvecklats tillsammans av åtta kinesiska flygindustriföretag och ett 20-tal utländska underleverantörer och beräknas flyga för första gången i mars 2008. Man planerar att starta en förstudie redan nästa år av en förlängd 105-sitsig version som går under arbetsnamnet ARJ-900. Under flygmässan undertecknades ett samförståndsavtal (MoU) av Shanghai Electric Leasing (SE Leasing) för 30 ARJ21. Sedan tidigare har ARJ21 programmet fasta order på 30 flygplan från tre olika kunder.

EN ÖVERRASKNING i flygprogrammet var en MA60 målad i Zambias flygvapenfärger. Maskinen är den andra av två beställda av Zambias flygvapen från den kinesiska tillverkaren Xián Aircraft Industry Group. MA60 är ett högvingat passagerarflygplan med två turbopropmotorer tillverkade av Pratt & Whitney Canada och propellrar från amerikanska Hamilton Sundstrand. Flygplanet har plats för 48 till 60 passagerare eller 5,5 tons last. Hittills har Xián Aircraft 32 fasta order från nio olika kunder. Även här finns det planer på att utveckla konceptet med exempelvis en renodlad fraktversion, samt en version med större

passagerarkabin med plats för 70 passagerare.

DET FANNS ÄVEN en stort deltagande från tillverkare av försvarsmateriel på mässan. I år dominerade den ryska försvarsindustrin helt bland de utländska utställarna. Ryssland har en lång tradition av militärt samarbete med Kina på sitt pluskonto, ett samarbete som startade redan på sovjettiden. Sedan massakern på Himmelska fridens torg 1989 har västmakterna lagt ett handelsembargo på all försäljning av försvarsmateriel och förbjudit samarbete i militära projekt, vilket också har gynnat ryska intressen.

I Kinas försvarsmakt pågår en upprustning och modernisering av samtliga vapenslag sedan flera år tillbaka. Kinas officiella försvarsbudget för 2006 på omkring 35 miljarder dollar visar på en ökning med 14,7 procent mot föregående år, men är också hela 40 procent större än försvarsbudgeten för 2004. Få tror dock på att de officiella uppgifterna stämmer med de verkliga utgifterna. Bedömare i Pentagon har uppgivit att försvarsbudgeten kan vara upp till tre gånger så hög.

FÅ NATIONER I VÄRLDEN, om ens någon, har visat upp så många nya stridsflygplansprojekt sedan kalla krigets dagar som Kina. Ett av dessa projekt, FC-1 (känt även under beteckningen JF-17) från tillverkaren Chengdu Aviation Industry Group (CAIG) skulle ha ställts ut under mässan, men kom inte av ökad anledning.

Förutom att utveckla egna jakt, attack- och skolflygplan så köper Kina stridsflygplan från Ryssland. De senaste åren har bland annat People's Liberation Army Air Force, PLAAF köpt Sukhoi Su-27SK (J-11) samt Su-30MKK och People's Liberation Navy Air Force PLANAF har anskaffat Su-30MK2. Det totala antalet



Su-27 Solo släpper facklor framför publiken.



Piloten från "Russian Knights" hälsar på åskådarna.



FTC-2000 "Plateau Eagle" taxar ut till start.

Helikopter av typen Z9 landar i Zhuhai.





Ryssland dominerade den utländska delen av utställningshallen.



Mer än en modell av FC-1 fick besökarna inte se.

levererade Su-27 och Su-30 till Kina uppgår till omkring 280 flygplan.

På mässan visade även ett stort antal tillverkare en uppsjö av olika vapensystem, allt från "dumma bomber" till de allra senaste modellerna av mobila långdistansmissiler.

I MOTSATS TILL giganterna Boeing och Airbus så hade flygplanstillverkaren Embraer från Brasilien inte nöjt sig med flygplansmodeller utan flugit ner ett riktigt flygplan till utställningen. Flygplanet, en Embraer 190, i företagets nya E-jets serie gjorde sitt första besök på Airshow China under en pågående turné. Maskinen visades upp på marken för branschfolk och många andra nyfikna besökare. Företaget har sedan tidigare ett samarbete med den kinesiska flygplanstillverkaren Harbin som tillverkar flygplan ur ERJ 145 serien för den kinesiska marknaden.

Ryssland var annars det land stod för den största andelen av besökande flygplan på mässan. Trafikflygplanen Tupolev Tu-334 samt Tu-204-300 var två i raden av utställda flygplan på plattan där Tupolev även visade sin fraktversion Tu-204C

med "C" för cargo i typbeteckningen. Fyra maskiner av typen Ilyushin fanns också i den statiska utställningen, en IL-62M samt en Il-76TD från det ryska katastrofministeriet, en Il-96-300 från Kras Air samt en Il-76MD som stöttade uppvisningsgruppen "Russkie Vityazi", Russian Knight, som deltog i flygprogrammet med sina fem Sukhoi Su-27.

Flera flygplan och helikoptrar tillverkade i Kina visades naturligtvis också upp för besökarna. En JL-9/FTC-2000 (Fighter Trainer China -2000) "Plateau Eagle" gjorde dagliga flygdemonstrationer under veckan. Maskinen som är ett enmotorigt avancerat skolflygplan, en så kallad "lead in fighter" tillverkas av Guizhou Aviation Industry Group (GAIG) och flög första gången 13 december 2003. FTC-2000 ser ut att vara en utveckling av JJ-7/FT-7 från samma tillverkare. En av FTC-2000 tuffaste konkurrenter till framtidens avancerade skolflygplan för det kinesiska flygvapnet, är den mer tekniskt sofistikerade och tvåmotoriga L-15 "Falcon" som tillverkas av Hongdu Aviation Industry Group (HAIG) i Nanchang. Flygplanet som flög för första



gången den 13 mars 2006 är utvecklat tillsammans med den ryska flygplanstillverkaren Yakovlev och har därför många yttre likheter med Yakovlev Yak-130. Maskinen kommer att utrustas med två AI-222K-25F-motorer från den ryska motortillverkaren Ivchenko Progress. L-15 programmet har blivit försenat på grund av problem med motorerna som enligt planerna kommer att ha efterbrännkammare. L-15 Eagle visades tyvärr endast upp på marken, det hade varit intressant att jämföra de två rivalernas prestanda i lufthavet.

Behållningen av de få flyguppvisningarna som genomfördes var de fem Su-27 från uppvisningsgruppen Russian Knights, som med sina kraftfulla maskiner var imponerande att se.

TOTALT 327 LISTADE utställare från ett 30-tal nationer och regioner var repre-

senterade i det 17 000 kvm stora utställningsområdet. Ett 35-tal flygplan och helikoptrar kunde beskådas på marken och i luften - flera av dessa gjorde sin debut på mässan. Uppgifter från arrangörerna pekar på ett sammanlagt antal besökare under Airshow China 2006 på omkring 270 000 människor varav 90 000 var fackbesökare.

SVERIGE REPRESENTERADES på mässan bland annat av Swedish Aviation Group (SAG) som företrädde ett 20-tal svenska företag i flygbranschen. Airshow China arrangeras vartannat år och anordnades för första gången 1996. Nästa gång mässan genomförs blir 2008 - Olympiska spelens år i Mittens Rike.



UCAV-konceptstudie "Dark Sword"



Nya generationens taktiska missilsystem P12.