

Paris 2011 im Rückblick: große Aufträge, viele Kooperationen, zu viel Regen

Es wird die Messe der großen Bestellungen sein, mit denen die diesjährige Paris Air Show in die Annalen eingehen wird. Denn vor allem die Hersteller der großen, kommerziellen Flugzeuge konnten Aufträge im Milliardenumfang verbuchen, denen rasch die Aufträge für die Triebwerke und für die Systemlieferanten folgten. Damit kann die Branche beruhigt in den Rest des Jahres gehen, denn die Auftragsbücher sind gut gefüllt. Nach diesem Rückblick auf die Messe finden Sie in diesem AeroBrief viele weitere Beiträge zu Paris: zur Situation der Hersteller der kleineren Jets, zu weiteren Trends auf der Messe und im Special die Zusammenfassung vieler Unternehmensmeldungen. Erst in der nächsten Ausgabe schließt der AeroBrief mit einem ultimativen Messerundgang die Berichterstattung zu Le Bourget 2011 ab.



Das einzige, was allen Besuchern des diesjährigen Mega-Events im Norden Paris in Erinnerung bleiben wird, ist der dunkle Himmel mit überfallartigen Regengüssen, der so sehr im Gegensatz stand zur guten Stimmung in den Chalets und in den Messehallen. Die Leistungsschau der Luftfahrtindustrie wurde intensiv mit den Vorzeige-Flugzeugen am Boden und in der Luft genutzt, Boeing kann nicht nur die Premiere der 787, sondern auch die erstmaligen Messeauftritte der 747-8 sowohl in der Frachtervariante als auch als Passagierflugzeug feiern. Pech

hatte dagegen Airbus mit dem Flugprogramm, denn schon Tage vor dem Messebeginn machte ein Problem mit dem Getriebe bei der A400M Probleme und so konnte der neue, europäische Militärtransporter nicht am Himmel vorgeführt und mit der fleißig auftretenden C-130 Hercules verglichen werden. Auch beim Super-Airbus klappte es nicht wie geplant, denn das vorgesehene Demonstrationsflugzeug blieb am Tag vor der Messe mit seiner Tragflächen-Spitze an einem Gebäude hängen. Nur mit freundlicher Unterstützung der Korean Airlines konnte eine A380 gezeigt werden, erst am Mittwoch war die ursprünglich vorgesehene Maschine mit inzwischen repariertem Flügel wieder in Paris.



Im bescheidenerem Umfang gab es auch neue Flugzeuge auf der Messe zu sehen. Am spektakulärsten dabei die Ankündigung von HyperMach ein 20sitziges Geschäftsreiseflugzeug für den Überschall-Bereich zu bauen. Agusta Westland stellte den neuen AW 189 Helikopter am ersten Messetag vor, der besonders für den Einsatz in rauen Wetterbedingungen gedacht ist. Und es gibt noch das Programm des kleinen französischen Unternehmens GECL, das eine zweimotorige Turboprop mit dem Namen Skylander Sk-105 bauen will. Nach der Messe konnte

man einen Auftragsbestand von 40 Flugzeugen für den kleinen Flieger vorweisen.



Für Schlagzeilen sorgten auch die Triebwerksbauer, nicht nur mit umfangreichen Aufträgen im Nachlauf zu den vielen Bestellungen kommerzieller Jets. So konnte während der Messe Pratt & Whitney den Erstflug des Triebwerkes für die C-Serie von Bombardier melden, das PW1524G ging an einem fliegenden Teststand in die Luft. Am Wochenende vor dem Messebeginn sorgte Rolls-Royce mit der Ankündigung des Trent XWB für Schlagzeilen, da dieses Triebwerk beim A350-1000 für eine deutliche Leistungsverbesserung sorgen soll. Im unteren Bereich

der kommerziellen Flugzeuge wird es weiterhin IAE-Triebwerke geben, der Vertrag für das Weiterbestehen dieses Konsortiums europäischer Triebwerksbauer wurde bis 2045 festgeschrieben.

Im Rahmen des Aufschwung gibt es in zahlreichen Bereichen auch eine sich abzeichnende Konsolidierung der Industrie, wozu auf der Messe viele neue Partnerschaften und Gemeinschaftsprojekte unterzeichnet wurden. Eine eindeutige Bereinigung seines Portfolios nahm Bell vor, indem es seine Anteile am zivilem Programm der Schwenkrotor-Flugzeuge verkaufte.



Das Segment der militärischen Flugzeuge und Anwendungen war in Paris präsent wie immer. Jedoch wurde im Verlauf der Messetage deutlich, dass es in 2011 nicht um die großen Aufträge mit Milliardenhöhe geht. Stattdessen spielten die Themen der Programmpflege, der Wartungen und der Weiterentwicklung eine deutlich prominenter Rolle. Wenn es einen sichtbaren Wettbewerb gab, dann war es das Bemühen um den Auftrag für eine leichtes Unterstützungsflugzeug der US-Streitkräfte, für das sich Embraer mit der Super-Tucano und

Hawker Beechcraft mit der T-6 aufstellten. Der zweite Wettbewerb bezog sich auf die Marinehubschrauber und die Frage, welche Länder sich für die NH-90 oder die MH-60R entscheiden. Auffallend wenig wurden die UAV diskutiert, doch dafür gibt es im nächsten Jahr dann die ‚Eurosatory‘.

Das umweltbewusste Fliegen war in aller Munde und schon in der letzten Ausgabe ebenso wie auch im Spezial dieses AeroBrief werden die Projekte aufgeführt, die einem umweltfreundlicheren Luftverkehr dienen sollen. Dabei ging es in Paris nicht nur um alternative Treibstoffe, sondern intensiv wurde auch das Thema des Luftraummanagements diskutiert und sowohl im europäischen Bereich als auch transatlantischen soll die Zusammenarbeit intensiviert werden, um schneller zu einem einheitlichen und einfach zu nutzenden Luftraum zu kommen.

Zwei Menschen liefen einem in Paris zumindest mit ihrer Erwähnung permanent über den Weg: zum einen war es der Chef der Air Lease Corp. Steven Udvar-Hazy, denn der war allgegenwärtig, wenn es darum ging, Flugzeugbestellungen zu verkünden und von Airbus über Boeing bis Embraer posierte er gerne vor der Kamera. Die jeweiligen Gastgeber mussten dabei aufpassen, die Versammlungsführung in der Hand zu behalten, denn wie selbstverständlich übernahm Udvar-Hazy auch gleich die Moderation der jeweiligen Veranstaltung. In allen Medien auf dem Gelände präsent war der amerikanische Schauspieler John Travolta, der vom Uhrenhersteller Breitling als VIP im wahrsten Sinne des Wortes mit einem Hubschrauber eingeflogen wurde. Wer auf der Airshow dem Prominenten nicht live begegnete, konnte zumindest den auffallend lackierten Businessjet des Schauspielers in Sichtweite der Chalets bewundern.



Die vielen Regenschauer machten es nicht nur schwierig, von einer Messehalle in ein Unternehmens-Chalet zu wechseln, ohne komplett nass zu werden. Auch das Flugprogramm musste in den ersten Tagen reduziert werden, die tiefhängenden Wolken ließen manche Vorführungen nicht zu. Und so litten auch viele Fotografen unter dem grauen Himmel, erst ab dem Messe-Mittwoch konnten die spektakulären Fotos der Flugmanöver von Eurofighter und F-16, Rafale und M-346 geschossen werden. Zu den eher leisen Vertretern der Flugzeuge gehörten aus dem

deutschsprachigen Raum die Do 228 und zur Eröffnung der Flugvorführungen immer der **Camcopter** von **Schiebel**, weiterhin das als einzige unbemannte Flugzeug, das es in das Flugprogramm der Airshow schaffte.

Besonders schade war die Einschränkung durch das Regenwetter und den starken Wind für das einzige Flugzeug, das ohne Treibstoff auskommt. Die Paris-Premiere von Solar Impulse fand erst an den Publikumstagen statt, aber vermutlich war es auch besonders wichtig, den Luftfahrtinteressierten das Pionier-Flugzeug auch im Flug vorzuführen. Bis dahin drückten viele Neugierige ihre Nasen an den transparenten Toren des Hangars platt, der extra für das revolutionäre Flugzeug gebaut worden war.

Die AeroBrief Randbemerkung: ein Plädoyer gegen den Messe Wahnsinn

Am ersten Messetag in LeBourget kommt mir morgens ein Gabelstapler entgegen, hoch beladen mit braunen Kisten. Ein neugieriger Blick zeigt den Inhalt: es sind die Baguettes, die zu den Imbissständen gekarrt werden. Da wusste ich, der Messe-Wahnsinn hat begonnen. Für eine Woche versucht die globale Luftfahrtindustrie, auf dem Messegelände von Le Bourget zu leben und zu überleben.

Es gibt viele Fachmessen, die eine sinnvolle Plattform darstellen, ein Thema intensiv zu diskutieren - von den Geschäftsreiseflugzeugen bis hin zur MRO. Wenn sich Zehntausende auf den Weg in das Messegelände im Pariser Norden machen, dann fehlt diese Gemeinsamkeit. Natürlich hat jeder, der in einer überfüllten RER anreist, etwas mit der Luftfahrtindustrie zu tun, doch die Bandbreite geht von der Kohlenstofffaser zum Erdbeobachtungssatelliten, vom Kampfflugzeug zur Software für Fertigungsplanung. Dabei ist nicht nur das Verkehrssystem im Pariser Norden ebenso überlastet wie der Verkehrsstrom der Golf-Wägelchen zwischen den Chalets, es gibt für viele ein Überangebot an Themen und Terminen und in einer unglaublich künstlichen Hektik werden für Besprechungen Klimmzüge gemacht, die eigentlich durch die Bedeutung des Inhalts nicht mehr gerechtfertigt sind. Oder man konzentriert sich auf ein Segment der Luftfahrtindustrie, der dort tätigen Unternehmen – und man stellt fest, dass man die gleichen Unternehmen auch auf einer Fachmesse hätte treffen könnte.

Was bleibt, ist der Megastress, den die Messe für alle Beteiligten verursacht und dessen Ergebnis ebenfalls in keinem Verhältnis mehr zum Aufwand steht. Daher das Plädoyer, den Messe Wahnsinn zu beenden – oder treffen wir uns in zwei Jahren wieder in Paris?