



NEUE GESCHÄFTSREISEFLUGZEUGE

# Wer hat die Nase vorn?

Die King Air 250 ist das neueste Mitglied der King-Air-Familie von Hawker Beechcraft. Dank neuer Propeller, Winglets von BLR Aerospace und modifizierter Triebwerke übertrifft sie die Leistungsdaten ihrer Vorgängerin King Air B200GT deutlich.

**Rund zwei Dutzend neue Geschäftsreiseflugzeuge befinden sich gegenwärtig in verschiedenen Stadien der Entwicklung. Einige existieren erst auf dem Papier, andere stehen kurz vor der Zulassung.**

Es stimmt schon: Die Tabelle zu unserem alljährlichen Artikel über neue Geschäftsreiseflugzeuge ist schon mal umfangreicher gewesen. Insofern ist sie durchaus ein Symptom für die tief greifende Krise, in der sich die Branche nach wie vor befindet. Denn wer keine Flugzeuge verkauft beziehungsweise ausliefert, hat naturgemäß wenig Ambitionen – und wenig Geld –, neue Programme aufzulegen. Da mögen die Hersteller noch so sehr beteuern, auch in den schwierigen Zeiten die Ausgaben für Forschung und Entwicklung nicht heruntergefahren zu haben – die Tabelle auf den Seiten 70 und 71 spricht eine andere Sprache. Wenn man sich die Karten ehrlich legt, wird man zudem davon ausgehen müssen, dass das eine oder andere der aufgeführten Vorhaben die Serienfertigung nicht erreichen wird. Die Erfahrung lehrt, dass Programme, deren Entwicklungs- und/oder Zulassungsphasen sich (zu) lange hinziehen, oftmals

noch vor Auslieferung des ersten Exemplars eingestellt werden. Man denke nur an die vielen Projekte, die im Zuge der „Very Light Jet“-Euphorie gestartet wurden. Von Visionaire Vantage, Adam A700, Safire Jet oder Avocet ProJet spricht heute niemand mehr, allenfalls Eclipse müht sich nach Kräften, nach der zwischenzeitlichen Pleite wieder auf die Beine zu kommen. Letztendlich waren es – zumindest bislang – die etablierten Hersteller Cessna und Embraer, die sich einen Großteil des VLJ-Kuchens sichern konnten.

Man darf gespannt sein, wie das Spiel eine Klasse tiefer ausgehen wird. Die einstrahligen, gelegentlich als „Personal Light Jets“ bezeichneten Flugzeuge sollen nach dem Willen ihrer Verfechter Nutzern hochwertiger und -preisiger Kolbengine motoren die Jet-Fliegerei schmackhaft machen. Auch auf diesem Feld tummeln sich etliche Anbieter, darunter mit Cirrus, Diamond Aircraft und Piper durchaus bekannte Namen. Bislang hat es noch keines der Programme bis zur Zulassung geschafft, obwohl in nahezu allen Fällen bereits mindestens ein Prototyp beziehungsweise Erprobungsträger („proof of concept“) in der Luft ist. Am weitesten fortgeschritten ist zweifelsohne der D-Jet von Diamond Aircraft, auch wenn sich die Österreicher seit mehr als einem Jahr nicht mehr zum Stand des Vorhabens geäußert haben. Der D-Jet hätte eigentlich bereits 2007 zugelassen werden sollen, doch durch den Wechsel auf das leistungsstärkere FJ33-5A-Triebwerk und wohl auch aufgrund der

Notwendigkeit, einen eigenen Dieselmotor für die Ein- und Zweimotors des Unternehmens zu entwickeln, ließ sich dieser Termin nicht einhalten.

Bei den potenziellen Konkurrenten sieht es allerdings keinesfalls besser aus. So fliegt zwar ein Prototyp der Cirrus Vision SF50 (vormals „The Jet“ beziehungsweise SJ50), doch spülen die Verkäufe der übrigen Modelle gegenwärtig nicht genug Geld in die Cirrus-Kassen, um den Bau weiterer Testflugzeuge sowie das Erprobungs- und Zulassungsprogramm zu finanzieren.

Während Cirrus auf mehr als 400 Bestellungen für die Vision SF50 verweist, liegen Piper bislang nur gut 150 Aufträge für den PiperJet vor. Das allerdings könnte sich bald ändern. Bislang war der PiperJet nämlich nicht viel mehr als eine Meridian, deren Turboprop-Antrieb durch einen FJ44-3AP-Turbofan an der Leitwerkswurzel ersetzt wurde. In dieser Form, die bei potenziellen Käufern, die von einem Jet ein Mehr an Komfort erwarteten, nicht unbedingt auf ungeteilte Zustimmung stieß, fliegt bereits seit 2008 ein Erprobungsträger. Bei der auf der NBAA Convention in Orlando als Modell vorgestellten neuen „Altaire“ ist der Meridian-Rumpf einem neuen, kreisförmigen gewichen. Zudem verläuft der Flügelholm nun unterhalb des Kabinenbodens, und die rechteckigen Kabinenfenster wurden durch runde ersetzt, das Seitenleitwerk verkleinert sowie die Flügeltiefe vergrößert. Diese umfassenden Modifikationen führen zwangsläufig dazu, dass sich Piper



Oben: Gulfstream als Hersteller hochpreisiger Businessjets hat die Krise bislang vergleichsweise gut gemeistert. Auch das G250-Programm läuft gegenwärtig nach Plan.

Mitte: Honda hat mit den Bodentests des ersten serienkonformen HondaJet-Prototypen begonnen. Der 4,5 Millionen Dollar teure Jet soll 2012 erstmals ausgeliefert werden.

Unten: Es wird wohl 2012 werden, bis die Zulassung für den D-Jet vorliegt. Der einstrahlige Fünfsitzer des österreichischen Herstellers Diamond Aircraft wird in Kanada gebaut.



vom ursprünglich vorgesehenen Zeitplan verabschieden musste. Der Jungfernflug des ersten von vier serienkonformen Testflugzeugen ist nun für 2012 vorgesehen, die Auslieferungen sollen 2014 beginnen. Während die Altaire zu den größten unter den Mini-Jets gehören soll und Piper deshalb Vergleiche mit der Citation Mustang oder der Phenom 100 keineswegs scheut, hat Stratos Aircraft einen etwas anderen Markt im Visier. Mit einem vergleichbar starken Triebwerk ausgestattet, aber einer deutlich kleineren Kabine soll die Stratos 714 vor allem Kunden ansprechen, die auf Leistung – hohe Reisegeschwindigkeit, große Reichweite und Reiseflughöhe – setzen.

Der Hersteller-Neuling nimmt seit Anfang November Anzahlungen für den Fünfsitzer entgegen, ist aber noch immer auf der Suche nach Investoren. Dennoch ist man zuversichtlich, innerhalb der kommenden 24 Monate zwei Prototypen in die Luft zu bringen. Von Zuversicht ist bei Spectrum Aeronautical momentan nicht viel zu spüren. Bereits vor Monaten hatte President Austin Blue angekündigt, die Arbeiten an den beiden Modellen S.33 Independence und S.40 Freedom aufgrund begrenzter Ressourcen drastisch herunterzufahren. Folgerichtig hat der US-amerikanische Newcomer auch keine Neuigkeiten zu vermelden, und es gibt nicht

wenige in der Branche, die bezweifeln, dass es die beiden Verbundwerkstoff-Jets jemals bis zur Zulassung schaffen werden. Beim HondaJet ist die allgemeine Skepsis deutlich geringer, obgleich das japanische Projekt ebenfalls mit erheblichen Verzögerungen zu kämpfen hat. Immerhin steht der Jungfernflug des ersten serienkonformen Prototypen – ein Erprobungsträger fliegt bereits seit 2003! – nun unmittelbar bevor, nachdem im Oktober mit den vorbereiteten Bodentests begonnen wurde. Zudem wurden die statischen Belastungstests aufgenommen, für die das zweite serienkonforme Exemplar genutzt wird, während gleichzeitig mit dem Bau des dritten – wiederum

für die Flugerprobung vorgesehenen – Prototypen begonnen wurde. Bis zum kommenden Frühjahr sollen darüber hinaus die Fertigungseinrichtungen in Greensboro im US-Bundesstaat North Carolina fertig gestellt werden – auch wenn mit der Aufnahme der Serienproduktion nicht vor 2012 gerechnet werden kann.

### Weitgehend nach Plan

Zwar liefern auch die Anbieter größerer Businessjets ihre Neuentwicklungen nicht immer nach Plan aus; dennoch scheint das obere Ende des Marktes zumindest gegenwärtig weniger anfällig für Verspätungen zu

sein. Was natürlich auch daran liegt, dass es sich zum einen um etablierte Unternehmen mit entsprechender Erfahrung in Erprobung und Zulassung handelt, zum anderen gerade dieses Marktsegment von der Krise noch vergleichsweise wenig gebeutelt wurde. Weshalb sich beispielsweise Gulfstream während der NBAA Convention zuversichtlich zeigte, die G650 wie geplant 2011 zulassen und im Folgejahr erstmals ausliefern zu können. Bis Mitte Oktober hatten die vier Testflugzeuge, von denen die Seriennummer 6004 mit einer kompletten Kabine ausgestattet ist, auf mehr als 210 Flügen gut 700 Stunden in der Luft verbracht. Vom ebenfalls neuen Super-Mid-Size-Jet

G250, der bei IAI in Israel gebaut und anschließend zur Innenausstattung in die USA überführt wird, fliegen mittlerweile drei Exemplare, die bis Mitte Oktober auf gut 115 Flügen zusammen rund 360 Stunden gesammelt haben. Auch im Falle der G250 ist Gulfstream überzeugt, die Zulassung im kommenden Jahr zu erlangen. Nicht schlecht für ein Programm, das im Oktober 2008 erstmals angekündigt worden war, und ganz gewiss nicht schlecht im Vergleich zu einigen der eingangs erwähnten Vorhaben ... Bombardier wird sich zweifellos anstrengen, die eigenen, erst in diesem Herbst aufgelegten Langstreckenjets Global 7000 und

## Neue Geschäftsreiseflugzeuge<sup>1)</sup>

Hersteller	Modell	Länge	Spannweite	Höhe	Kabinenlänge	Kabinenbreite	Kabinenhöhe	Crew / Passagiere	Antrieb	Leistung/Schub je Triebwerk	Reichweite	Reisegeschwindigkeit	max. Startgewicht	Preis (US-Dollar) ausgestattet	Bemerkungen
<b>Aerion (www.aerioncorp.com)</b>															
	SBJ	45,2 m	19,6 m	7,1 m	9,0 m	2,0 m	1,9 m	2 / 12	JT8D-200	2 x 80,1 kN	7 408 km <sup>2)</sup>	Mach 1,6	40 823 kg	80 Mio.	Zulassung 2016 oder 2017
<b>Bell/Agusta Aerospace Company (www.bellagustaaerospace.com)</b>															
	BA609 <sup>3)</sup>	14,00 m	18,30 m	4,50 m	4,01 m	1,47 m	1,45 m	2 / 6-9	PT6C-67A	2 x 1 938 PS	1 389 km	509 km/h	7 631 kg	k.A.	
<b>Bombardier Aerospace (www.bombardieraerospace.com)</b>															
	Global 5000 <sup>4)</sup>	29,50 m	28,6 m	7,70 m	13,92 m	2,49 m	1,91 m	2-3 / 8-17	BR710A2-20	2 x 65,6 kN	9 630 km	Mach 0,89	41 957 kg	44,700 Mio.	Zulassung 2010
	Global Express XRS <sup>4)</sup>	30,30 m	28,6 m	7,70 m	14,7 m	2,49 m	1,91 m	2-4 / 8-19	BR710A2-20	2 x 65,6 kN	11 390 km	Mach 0,89	44 452 kg	53,250 Mio.	Zulassung 2010
	Global 7000	33,83 m	31,79 m	8,14 m	18,17 m	2,49 m	1,91 m	2-4 / 10-19	TechX	2 x 73,4 kN	13 520 km	Mach 0,90	48 194 kg	65 Mio.	
	Global 8000	31,1 m	31,79 m	8,14 m	15,42 m	2,49 m	1,91 m	2-4 / 8-19	TechX	2 x 73,4 kN	14 631 km	Mach 0,90	47 536 kg	65 Mio.	
	Learjet 85	20,76 m	18,75 m	6,08 m	7,54 m	1,85 m	1,80 m	2 / 8	PW307B	2 x 27,13 kN	5 556 km	Mach 0,82	15 195 kg	18,250 Mio.	Indienststellung 2013
<b>Cessna (www.cessna.com)</b>															
	Citation CJ4	16,26 m	15,49 m	4,67 m	5,28 m	1,47 m	1,45 m	2 / 8-9	FJ44-4A	2 x 15,12 kN	3 708 km	806 km/h	7 688 kg	8,3 Mio.	Zulassung 13. März 2010
	Citation Ten	22,43 m	21,1 m	5,85 m	7,67 m	1,68 m	1,73 m	2 / 8-12	AE3007C2	2 x 31,3 kN	6 004 km	<sup>5)</sup> 16 601 km/h	16 601 kg	21,795 Mio.	Zulassung 2013
<b>Cirrus Design (www.cirrusaircraft.com)</b>															
	Vision SF50	9,20 m	11,73 m	3,05 m	3,51 m	1,55 m	1,31 m	1 / 4 +2	FJ33-4A-19	1 x 8,46 kN	1 850 km	555 km/h	2 727 kg	ca. 1 Mio.	
<b>Dassault (www.falconjet.com)</b>															
	Falcon 900LX	20,21 m	21,38 m	7,55 m	10,11 m	2,34 m	1,88 m	2 / 19	TFE731-60	3 x 22,3 kN	8 800 km	Mach 0,75	22 226 kg	42,150 Mio.	Zulassung 16. Juli 2010
<b>Diamond Aircraft (www.diamondair.com)</b>															
	D-Jet	10,71 m	11,37 m	3,62 m	3,55 m	1,45 m	1,37 m	1 / 4	FJ33-5A	1 x 7,56 kN	2 222 km	444 km/h	2 562 kg	1,89 Mio.	Zulassung 2012
<b>Embraer (www.embraer.com)</b>															
	Phenom 300	15,64 m	15,91 m	5,10 m	5,23 m	1,55 m	1,50 m	1 / 9	PW535E	2 x 14,96 kN	3 650 km	Mach 0,78	8 150 kg	8,14 Mio.	Zulassung 3. Dezember 2009
	Legacy 450	19,15 m	20,25 m	6,74 m	6,83 m	2,08 m	1,82 m	2 / 9	HTF7500E	2 x 27,1 kN	4 260 km	Mach 0,83	<sup>5)</sup> 15,25 Mio.	15,25 Mio.	Zulassung 2. Halbjahr 2012
	Legacy 500	20,52 m	20,25 m	6,74 m	8,17 m	2,08 m	1,82 m	2 / 12	HTF7500E	2 x 29,1 kN	5 560 km	Mach 0,83	<sup>5)</sup> 18,40 Mio.	18,40 Mio.	Zulassung 2. Halbjahr 2013
	Legacy 650	26,33 m	21,17 m	6,64 m	15,18 m	2,10 m	1,82 m	2 / 14	AE3007A2	2 x 40,2 kN	7 223 km	Mach 0,80	24 300 kg	29,50 Mio.	Zulassung 20. Oktober 2010
<b>Gulfstream (www.gulfstream.com)</b>															
	G250	20,37 m	19,20 m	6,50 m	7,87 m	2,18 m	1,91 m	2 / 8-10	HTF7250G	2 x 33 kN	6 300 km	Mach 0,82	17 962 kg	24 Mio.	Erstflug 11. Dezember 2009
	G650	30,40 m	30,35 m	7,82 m	14,27 m	2,59 m	1,95 m	2 / 11-18	BR725A1-12	2 x 71,6 kN	12 964 km	Mach 0,90	45 179 kg	64,5 Mio.	Erstflug 25. November 2009
<b>Hawker Beechcraft Corporation (www.hawkerbeechcraft.com)</b>															
	King Air C90GTx	10,82 m	16,36 m	4,34 m	3,84 m	1,37 m	1,45 m	1 / 7-8	PT6A-135A	2 x 410 kW	2 430 km	500 km/h	4 760 kg	3,670 Mio.	Indienststellung 2. Quartal 2010
	King Air 250	13,36 m	17,65 m	4,52 m	5,08 m	1,37 m	1,45 m	1 / 8-10	PT6A-52	2 x 634 kW	2 930 km	574 km/h	5 670 kg	5,799 Mio.	Indienststellung 2. Quartal 2011
	King Air 350i	14,22 m	17,65 m	4,37 m	5,94 m	1,37 m	1,45 m	1 / 9-11	PT6A-60A	2 x 783 kW	3 360 km	580 km/h	6 804 kg	6,62 Mio.	Indienststellung Dezember 2009
	Hawker 200	14,02 m	13,89 m	4,67 m	4,11 m	1,68 m	1,65 m	1 / 6-7	FJ44-3AP	2 x 13,3 kN	3 008 km	876 km/h	6 260 kg	7,10 Mio.	Indienststellung 4. Quartal 2012
<b>Honda (www.hondajet.honda.com)</b>															
	Hondajet	12,71 m	12,15 m	4,03 m	5,43 m	1,52 m	1,51 m	2 / 5-6	HF120	2 x 8,4 kN	2 185 km	Mach 0,65	4 177 kg	4,50 Mio.	Zulassung 3. Quartal 2012
<b>Piper Aircraft (www.piper.com)</b>															
	PiperJet Altaire	11,4 m	13,5 m	4,7 m	5,4 m	1,4 m	1,4 m	1 / 5-6	FJ44-3AP	1 x 11,1 kN	2 408 km	667 km/h	<sup>5)</sup> 2,5 Mio.	2,5 Mio.	Erstauslieferung 2014
<b>Spectrum Aeronautical (www.spectrum.aero)</b>															
	S.33 Independence	14,00 m	13,20 m	3,30 m	5,50 m	1,50 m	1,50 m	1 / 6-8	FJ33-4A-19	2 x 7,88 kN	3 704 km	Mach 0,74	3 402 kg	3,945 Mio.	
	S.40 Freedom	16,50 m	13,20 m	4,10 m	6,50 m	1,80 m	1,80 m	1 / 7-10	HF120	2 x 9,32 kN	4 170 km	Mach 0,77	4 332 kg	6,795 Mio.	
<b>Stratos Aircraft (www.stratosaircraft.com)</b>															
	Stratos 714	10,9 m	12,3 m	3,0 m	2,90 m	1,43 m	1,46 m	1 / 3	FJ44-3AP	1 x 13,5 kN	2 779 km	769 km/h	3 275 kg	2 Mio.	Erstflug 2012

1) derzeit in der Entwicklung beziehungsweise innerhalb der vergangenen zwölf Monate zugelassen 2) Bei Mach 1,5

4) Nur neue Avionik, Flugzeuge ansonsten unverändert 5) steht noch nicht fest

3) Angaben von der Firmenhomepage. Bell/Agusta stellte bis Redaktionsschluss keine Daten zur Verfügung



## Weitere Tests

Der Aerodynamiker **Dr. Richard Tracy** ist Chief Technology Officer von Aerion, jenem US-Unternehmen, das das Konzept eines Überschall-Geschäftsreiseflugzeugs entwickelt hat, das mit Hilfe eines etablierten Herstellers auf den Markt gebracht werden soll. Achim Figgen sprach mit ihm über den Stand des Programms.

**?...: Sieht das Flugzeug inzwischen so aus, wie es letztlich produziert werden könnte?**

**Dr. Tracy:** Wir haben vor gut einem Jahr eine wichtige Serie von Tests bei niedrigen Geschwindigkeiten abgeschlossen, die zu einigen Veränderungen zwecks Verbesserung der Stabilität bei niedrigen Geschwindigkeiten geführt haben. Genauer gesagt haben wir ein Teil der Flügelvorderkante weggelassen, das wir aufgrund anderer Veränderungen, die denselben Effekt hatten, nicht mehr brauchten. Zudem haben wir die Steuerflächen und die Landeklappen modifiziert.

Diese Arbeiten liegen jetzt hinter uns und wir haben eine Basis für die weitere Produktentwicklung. Wir arbeiten weiterhin an einer Modifizierung der Tragflächenstruktur, und für den Rumpf setzen wir nun auf Faserverbundwerkstoffe statt auf Aluminium, hauptsächlich im Hinblick auf die Festigkeit beziehungsweise auf das Verhältnis von Festigkeit und Gewicht. Was die grundsätzliche Aerodynamik angeht, wird das Flugzeug so aussehen, wie es jetzt aussieht. Es könnte noch kleinere Veränderungen geben, aber die werden nicht auffallen.

**?...: Was tut sich auf der Testseite?**

**Dr. Tracy:** Wir haben kürzlich die erste Hälfte einer neuen Serie von Tests in Zusammenar-

beit mit der NASA abgeschlossen. Dabei haben wir unser Messsystem für die Luftströmung mit Hilfe einer unter einer F-15 installierten Platte kalibriert. Diese Platte wies kein Profil auf, nur mehrere Löcher, in denen wir die Drücke bei verschiedenen Geschwindigkeiten und Flughöhen gemessen und mit denen unserer Computermodelle verglichen haben.

**?...: ... um zu sehen, wie gut die numerischen Strömungsberechnungen waren?**

**Dr. Tracy:** Genau. Als Folge haben wir einige kleine Veränderungen an unserem Computer-Strömungsmodell vorgenommen, und wir haben bereits mit dem Entwurf des zweiten Testkörpers begonnen. Der wird ebenso unter dem Rumpf der F-15 installiert, aber über ein Profil verfügen. Nicht das eines tatsächlichen Flügels, aber so, dass es eine Druckverteilung aufweist wie ein Teil des Flügels. Unser Ziel ist es dabei nicht, laminare Strömung (die ein zentrales Element des Aerion-Konzeptes ist; die Red.) nachzuweisen, sondern es geht uns um zwei andere Aspekte: Zum einen wollen wir den Einfluss von Störungen an der Oberfläche – entweder während der Fertigung oder beim Betrieb entstanden – untersuchen, zum anderen die Wechselwirkung zwischen verschiedenen Strömungen.

## Zugelassen

Ein flüchtiger Blick auf unsere Tabelle könnte zu dem Vorurteil verleiten, bei Dassault herrsche gegenwärtig Langeweile. Als einziges Modell ist dort die Falcon 900LX aufgeführt, und die ist bereits seit Juli zugelassen. An Arbeit ist dennoch kein Mangel: Der Bau eines neuen Super-Mid-Size-Jets (SMS) als Nachfolger der Falcon 50 ist schließlich beschlossene Sache, und obgleich das Programm noch nicht offiziell gestartet wurde, ist die aerodynamische Konfiguration bereits festgelegt, wie Charles Edelstenne, Chairman und CEO von Dassault Aviation, während der NBAA Convention bekräftigte. Auch Embraer hat – sozusagen noch druckfrische – Zulassungspapiere in der Tasche, und zwar für die Legacy 650. Bei den beiden kleineren Legacys (450 und 500) wird das noch etwas dauern, schließlich sind die Jungfernflüge erst für die zweite Jahreshälfte 2011 (Legacy 500) beziehungsweise 2012 vorgesehen. Immerhin wurde im Oktober der so genannte „Iron Bird“ in Betrieb genommen, mit dem das Zusammenwirken einzelner Systeme und Komponenten – Fly-by-Wire, Hydraulik, Avionik etc. – lange vor dem Erstflug getestet wird. Bei Cessna hat man nach der Zulassung

der Citation CJ4 im März 2010 offensichtlich Kapazitäten frei, so dass man sich an die Aufwertung des Spitzenmodells Citation X zur Ten machen kann. Zudem entstand in aller Heimlichkeit ein Versuchsträger für eine einmotorige Turboprop, die möglicherweise eines Tages die Lücke in der Produktpalette zwischen der Corvalis und der Citation Mustang füllen könnte. Bislang ist über dieses Flugzeug außer dem Kennzeichen N350CE und einigen unscharfen Fotos, die eine Verwandtschaft mit der Mustang erkennen lassen, nicht viel bekannt. Und aus den spärlichen Aussagen von Cessna-Verantwortlichen lässt sich schließen, dass es bis zu einer Realisierung eines solchen Projekts noch eine Weile dauern wird.

Nicht mehr lange dauern soll es dagegen bis zur Zulassung der King Air 250, die Hawker Beechcraft gerne noch vor Jahresende in der Tasche haben möchte, damit im zweiten Quartal 2011 die Auslieferungen aufgenommen werden können. Geschwindigkeit ist in diesem Fall schon deshalb keine Hexerei, weil es sich bei der 250 im Wesentlichen um eine King Air B200GT mit Winglets und einem neuen Propeller handelt. Knapp zwei Jahre später soll dann auch die erste Hawker 200, die 2008 noch als Premier II das Licht der Welt erblickt hatte, an die Kundschaft übergeben werden. Ursprünglich hatte man dafür das zweite Quartal 2010 im Visier, aber bereits im Sommer 2009 hatte der Hersteller eine Verzögerung angekündigt.

## Ein Blick über den Horizont

Nichts Neues gibt es gegenwärtig an der Überschall-Front. Aerion arbeitet zwar kontinuierlich am Konzept eines „Supersonic Business Jets“ (siehe Interview), aber ohne einen Partner aus der Industrie wird aus diesen Plänen kein echtes Flugzeug. Unglücklicherweise haben die meisten Hersteller im Moment genug eigene Probleme, so dass sie nur wenig Interesse zeigen, sich zusätzliche Arbeit – und zusätzliche Investitionen – aufzuhalsen. Das könnte sich allerdings schnell ändern, wenn sich die Branche wieder erholt hat. Dann dürfte auch unsere Tabelle wieder länger werden.

Man darf getrost davon ausgehen, dass Embraer die gegenwärtig aus sieben Modellen bestehende Produktpalette weiter ausbauen wird. Cessnas CEO Jack Pelton hat bereits angekündigt, dass sein Unternehmen im Jahresrhythmus neue Modelle auf den Markt bringen will, Piaggio arbeitet bekanntlich seit geraumer Zeit unter der vorläufigen Bezeichnung PIXX an einem Jet, Daher Socata hat vergleichbare Ambitionen bereits mehr als einmal bestätigt und ist dem Vernehmen nach an einer Weiterführung des Grob-sp<sup>3</sup>-Programms interessiert. Und es darf als sicher gelten, dass Gulfstream spätestens nach Zulassung von G250 und G650 ernsthaft über Nachfolger der G450 und G550 nachdenken wird. Es bleibt also nach wie vor spannend ...

Achim Figgen

8000, die ab 2016 (Global 7000) beziehungsweise 2017 ausgeliefert werden sollen, im gleichen zügigen Tempo zur Zulassung zu bringen. Auch wenn man in Montreal immer wieder betont, man schicke die beiden Jets nicht als Reaktion auf die G650 ins Rennen, so hat man letztlich doch denselben Kundenstamm im Visier. Allerdings setzen die Kanadier andere Prioritäten. Statt auf eine möglichst große maximale Reisegeschwindigkeit baut Bombardier lieber auf Reichweite.

Einige Größen- und Preisklassen niedriger ist der Learjet 85 angesiedelt. Die Detailentwicklungsphase für den nahezu vollständig aus Faserverbundwerkstoffen bestehenden Mittelklasse-Jet ist mittlerweile zu gut 50 Prozent abgeschlossen, so dass im Bombardier-Werk im mexikanischen Queretaro sowie bei Programmpartnern bereits mit der Fertigung erster Teile begonnen werden konnte. Rockwell Collins, Lieferant der „Pro Line Fusion“-Avionik, hat die erste von zwei so genannten „System Integrated Test Stations“ (SITS) am 13. September des vergangenen Jahres in Betrieb genommen. Mit ihnen wird das Zusammenspiel der diversen Cockpitkomponenten – Bildschirme, Bedieneinheiten und Computer – überprüft.