



Viele **Fragen,**  
wenige **Antworten**

Wird es 2011 wieder aufwärts gehen mit der Geschäftsluftfahrt? Oder erst 2013? Oder womöglich schon 2010? Keine Frage wurde auf dem diesjährigen Branchentreffen in Orlando häufiger und leidenschaftlicher diskutiert. Eine eindeutige Antwort zeichnete sich dabei allerdings nicht ab.

**D**ie Krise hat die Business Aviation voll erwischt. Wer das bislang noch immer nicht glauben wollte, durfte sich vom 20. bis 22. Oktober in Orlando eines Schlechteren belehren lassen. Nicht nur, weil die Besucherzahl bei der inzwischen 62. Auflage des bedeutendsten regelmäßigen Branchentreffens deutlich niedriger ausfiel als in den Vorjahren (knapp

23 000 im Vergleich zu 30 811 vor zwölf Monaten beziehungsweise 33 088 im Rekordjahr 2006) und die Aussteller anders als in der Vergangenheit kaum echte Neuigkeiten zu bieten hatten. Sondern vor allem, weil in der normalerweise proppevollen Halle in diesem Jahr etliche Lücken zu finden waren. Wenn selbst große Namen wie Cessna, Hawker Beechcraft und Piper auf

einen eigenen Messestand verzichten und damit naturgemäß Spekulationen über den (finanziellen) Zustand ihrer Unternehmen provozieren, muss die Lage zweifellos ernst sein. Wobei die genannten Hersteller selbstverständlich trotzdem auf der NBAA Convention vertreten waren, wenngleich ausschließlich auf dem Freigelände am Orlando Executive Airport.

**Kriegserklärung an die Krise**

Den Kopf in den Sand stecken wollten sie trotz reduzierter Präsenz jedoch keineswegs. Ganz im Gegenteil zeigte sich vor allem die Hawker Beechcraft Corporation geradezu kämpferisch. In Fliegeroveralls gekleidet, erklärte die Mannschaft um „Commander“ (CEO) Bill Boisture der Krise mit martialischen Worten den Krieg: „Unser Auftrag ist der Gegenangriff!“ Boisture beschrieb die Schwierigkeiten, mit denen die Hersteller und ihre Kunden gegenwärtig zu kämpfen haben: Wer ein Flugzeug kaufen wolle, müsse heute – sofern er von den Banken überhaupt Geld bekomme, erheblich mehr Eigenkapital aufbringen und größere Sicherheiten bieten. Zudem seien viele der 2007 und 2008 ausgelieferten Flugzeuge bereits wieder gebraucht auf dem Markt gekommen, was Neverkäufe zusätzlich erschwere. Dennoch: „Die Gerüchte über meinen Tod sind stark übertrieben“, zitierte Boisture den US-Schriftsteller Mark Twain. Immerhin steht sein Unternehmen nicht allein da. Alle Hersteller haben mit denselben Problemen zu kämpfen. Der Auftragsbestand ist in den zurückliegenden Monaten rapide geschrumpft. Selbst der Umstand, dass geleistete Anzahlungen ersatzlos verfielen, konnte zahlreiche Kunden nicht davon abhalten, getätigte Bestellungen zu stornieren. Neubestellungen gab es andererseits nur sporadisch. Rund 30 000 Jobs wurden in jüngster Vergangenheit in der Luftfahrtindustrie der Vereinigten Staaten abgebaut, etwa 40 Prozent davon allein in Wichita, der „Hauptstadt der Business Aviation“. Cessna beispielsweise beschäftigt gegenwärtig rund 8 000 Mitarbeiter; vor Jahresfrist waren es noch doppelt so viele. Und während man 2008 noch 467 Jets ausliefern konnte, werden es in diesem Jahr nach den Worten von CEO Jack Pelton wohl nur 275 und 2010 noch weniger. Pelton hatte aber auch ein paar ermutigende Fakten parat: Die Wirtschaft erhole sich so langsam, die Zahl der Abbestellungen sei rückläufig, gleichzeitig träfen nach und nach wieder neue Aufträge ein. Zudem stabilisiere sich die durchschnittliche Nutzung der Flugzeuge, und der Bestand an gebrauchten Jets verringere sich. Man beobachte darüber hinaus eine steigende Zahl von Geschäftsreiseflügen in Europa, sekundierte Roger Whyte, Senior Vice President of Sales & Marketing.

Auch Gulfstreams President Joe Lom- ➔



*Rollout der G250 am 6. Oktober. Gulfstream will trotz der aktuellen Krise am ursprünglichen Zeitplan festhalten und die ersten Flugzeuge bereits 2011 ausliefern.*

bardo hat erste Zeichen eines Aufschwungs ausgemacht. So habe man für das neue Spitzenmodell G650, das Ende September erstmals öffentlich präsentiert wurde, in jüngster Zeit eine gestiegene Nachfrage feststellen können, vorrangig von außerhalb der USA.

Lombardi beklagte im Zusammenhang mit der Krise und dem resultierenden zum Teil drastischen Personalabbau den Verlust an qualifizierten Arbeitskräften. Der könnte sich in der Tat bei einem Wiederanziehen der Konjunktur nachteilig auf den Produktionshochlauf auswirken. Sorgen bereitet vielen Herstellern darüber hinaus die Lage bei ihren Zulieferern. Guy Hachey, Präsident und Chief Operating Officer von Bombardier Aerospace, erläuterte in einem Gespräch mit Journalisten und Analysten, dass drei oder vier von ihnen kurz vor dem Konkurs gestanden hätten. Man habe entsprechend Arbeiten anderweitig innerhalb des Lieferantenpools vergeben und auf diese Weise auch gleich, wie ohnehin für die Zukunft geplant, die Zahl der (direkten) Zulieferer reduziert.

## Optimistische Töne

Dassault-Chairman Charles Edelstene wollte sich allerdings von der allgemein eher düsteren Stimmung seine gute Laune nicht verderben lassen: „Wir sind hierher gekommen, um den Erfolg der Business Aviation zu feiern.“ Und er hatte durchaus aussagekräftige Argumente dafür vorzubringen: „In diesem Jahr werden insgesamt rund 800 Businessjets ausgeliefert. Vor fünf Jahren galt eine solche Zahl noch als optimistisch.“ Und obwohl 2009 die Zahl der Stornierungen industrieweit jene der Neubestellungen übertreffe, sei der Auftragsbestand noch immer höher als ein halbes Jahrzehnt zuvor. Dennoch rechnet selbst der Optimist Edelstene nicht mit einer grundlegenden Verbesserung der Lage vor dem zweiten Halbjahr 2010.

Kaum Grund zur Klage sah auch Alberto Galassi, CEO von Piaggio Aero. Der italienische Hersteller profitiert ohne Zweifel davon, dass so mancher Kunde in Zeiten leerer Kassen die Vorzüge von Turboprop-Flugzeugen wie der Avanti II entdeckt. Die Nachfrage jedenfalls sei bei Piaggio deutlich weniger stark eingebrochen als bei den Jet-Produzenten. 30 Avantis habe man 2008 ausgeliefert, 28 werden es voraussichtlich in diesem Jahr. Und „White Tails“, also Flugzeuge ohne Abnehmer, habe man bislang auch noch nicht gebaut. Stattdessen habe man sich, unterstützt durch die neuen Anteilseigner Tata aus Indien und Mubadala aus den Vereinigten Arabischen Emiraten, auf neue Märkte vorgewagt. Und, ja, die Avanti werde eines Tages einen größeren Bruder erhalten, und das werde auf jeden Fall ein Jet sein. Darüber hinaus gehende Informationen blieb Galassi allerdings schuldig. Noch sei die Welt nicht

bereit für dieses Flugzeug.

Das gilt offensichtlich auch für die Hawker 450XP. Der auf der NBAA Convention 2008 angekündigte Jet, der die Hawker 400XP ablösen sollte, ist jedenfalls erst einmal auf unbestimmte Zeit verschoben worden. Mehr als die Aussage, es werde beizeiten einen Hawker-400-Nachfolger geben, ließ sich Hawker-Beechcraft-CEO Bill Boisture zu diesem Thema nicht entlocken. Konkreter werden dagegen die Pläne der noch jungen Dornier Seaplane Company, endlich die Serienfertigung des bereits seit 1990 zugelassenen Amphibiums Dornier Seastar aufzunehmen. Nachdem in den zurückliegenden Monaten mehr als 25 Absichtserklärungen unterzeichnet wurden, die nun nach und nach in Festbestellungen umgewandelt werden sollen, steht innerhalb der nächsten Wochen die Entscheidung für einen Endmontagestandort auf dem Programm. Zur Wahl stehen die beiden kanadischen Städte St.-Jean-sur-Richelieu (in der Nähe von Montreal im Bundesstaat Quebec) und North Bay (Ontario). Während des gemeinhin strengen Winters in Kanada finden Test- und Auslieferungsfüge in Punta Gorda, Florida, statt.

## Mehr Reichweite

Die Erwartungen an die diesjährige NBAA Convention waren nicht besonders hoch, zumindest was die Vorstellung neuer Flugzeuge anbetraf. Entsprechend groß war die Überraschung, als Embraer die Legacy 650 präsentierte. Umso mehr, als die beiden Prototypen bereits am 23. beziehungsweise 24. September ihre Jungfernflüge absolviert hatten.

Der neue Jet unterscheidet sich auf den ersten Blick nicht von der Legacy 600, auf der er auch basiert, verfügt aber dank zusätzlicher Tanks und der leistungsstärkeren AE3007A2-Triebwerke von Rolls-

Royce über eine erheblich größere Reichweite. Mit vier Passagieren an Bord soll die Legacy 650 rund 7223 Kilometer nonstop zurücklegen können – etwa 926 Kilometer mehr als die Legacy 600, die im Übrigen auch weiterhin angeboten wird. Beide Flugzeuge werden mit der neuen Primus-Elite-Avionik von Honeywell ausgestattet. Die Zulassung sowie erste Auslieferungen der Legacy 650 werden für die zweite Hälfte des kommenden Jahres erwartet. Einer der ersten Betreiber wird die Stuttgarter DC Aviation sein, die zwei noch während der Messe von Aircraft Asset Management (AAM) geordnete Exemplare betreiben will. Steffen Fries, Geschäftsführer von DC Aviation, erklärte dazu: „Wir sind sehr stolz, als einer der ersten europäischen Charteranbieter zwei Legacy 650 in unsere Flotte aufzunehmen. Mit diesem neuem Flugzeugtyp bauen wir unsere Langstreckenflotte wie auch unseren internationalen Flugservice kontinuierlich aus. Geschäftsstrecken wie London – Dubai oder Dubai – Singapur sind so komfortabel im Nonstop-Flug möglich.“ Das erste Flugzeug soll im vierten Quartal 2010 übernommen werden, das zweite im Jahr 2011 folgen.

Von der Legacy 650 abgesehen beschränkten sich die – nicht besonders zahlreichen – Neuheiten auf die Bekanntgabe von Programmpartnern und Zulieferern für in der Entwicklung stehende Flugzeuge oder kleinere Modifikationen an bestehenden Produkten. So werden beispielsweise sowohl der zweistrahlige HondaJet als auch der mit einer einzigen Turbine auskommende PiperJet das neue integrierte Avioniksystem G3000 von Garmin erhalten. Es wird anders als beispielsweise das G1000 nicht über Druck- und Drehknöpfe gesteuert, und auch nicht wie Honeywells Primus Epic oder Rockwell Collins' Pro Line 21 über so genannte Cursor Control Devices, sondern über einen berührungsempfindlichen Bildschirm („touchscreen“).



Das neue integrierte Avioniksystem G3000 von Garmin wird über berührungsempfindliche Bildschirme gesteuert.

FOTO:



„Signature Series Black“ heißt diese neue sechssitzige Kabinenkonfiguration, die Bombardier seit kurzem für den Mittelklassejet Learjet 60 XR anbietet.

Premiere feierten in Orlando zwei neue Kabinenkonfigurationen für den Learjet 60 XR. Die Varianten „Signature Series Red“ und „Signature Series Black“ verfügen jeweils über sechs Sitze und kombinieren Bombardier zufolge „mutige Designelemente mit einer verbesserten Funktionalität“. Eine vergrößerte Bordküche gehört ebenso zu den Novitäten wie dunkles Holz furnier, wobei die schwarze Serie zusätzlich noch einen 61 Zentimeter großen Flachbildschirm aufweist. Optional erhältlich ist für beide Varianten zudem unter anderem eine espressomaschine. Teilweise waren die neuen Komponenten bereits für die von Jet Republic spezifizierten und bestellten, aber nach dem Aus des Unternehmens nicht ausgelieferten Learjet 60 XR entwickelt worden, teilweise handelt es sich um

eigenständige Bombardier-Entwürfe. Zudem gab der kanadische Hersteller bekannt, dass der neue Learjet 85 ein von Lufthansa Technik geliefertes Kabinenmanagement-System auf Basis der „nice“-Plattform erhalten wird. „nice“ ist bereits standardmäßig in alle Challenger 300 eingebaut und darüber hinaus optional für Challenger 605, Global 5000 und Global XRS erhältlich. Die Zusammenarbeit zwischen Bombardier und Lufthansa Technik beschränkt sich bekanntlich nicht auf Kabinensysteme. Bereits seit mehr als zehn Jahren betreibt man gemeinsam (sowie mit ExecuJet als drittem Anteilseigner) das Wartungsunternehmen LBAS am Berliner Flughafen Schönefeld. Das allerdings bekommt ab Anfang 2010 sozusagen selbst gemachte



Lufthansa Technik wird ihr „nice“-System für den neuen Learjet 85 liefern.

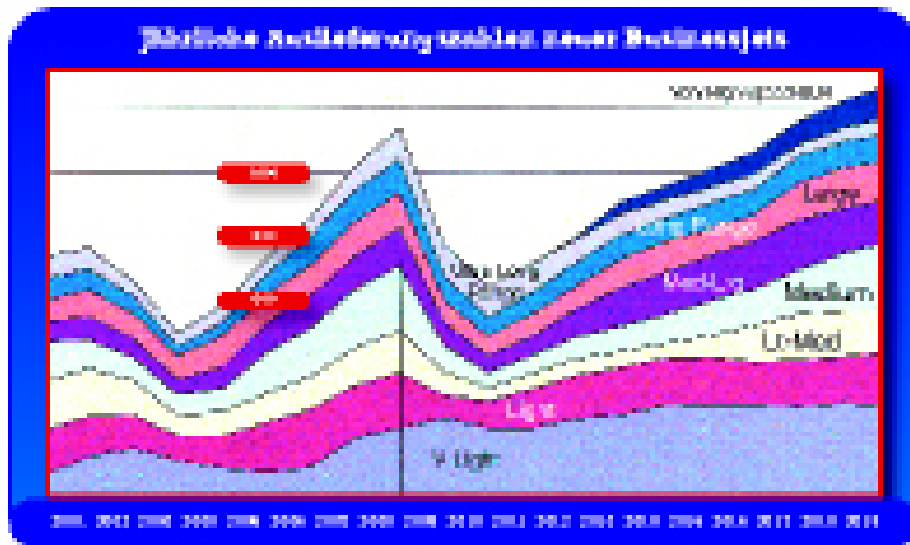
Konkurrenz, wenn am Flughafen Amsterdam-Schiphol das erste Bombardier-eigene Servicezentrum auf europäischem Boden seinen Betrieb aufnimmt. In der gut 4200 Quadratmeter großen Einrichtung sollen rund 50 Mitarbeiter Wartungs- und Überholungsarbeiten an den mehr als 550 in der Region stationierten Learjets, Challengers und Globals durchführen.

### Bis zu 11 000 neue Businessjets in zehn Jahren

Ihre Zahl wird in der Zukunft sicherlich nicht zurückgehen – Finanzkrise hin oder her. Ob es schon im kommenden Jahr wieder aufwärts geht, wie Optimisten meinen, oder ob der Aufschwung erst 2011 oder noch später kommt, vermag heute niemand mit Sicherheit zu sagen. Fest steht aber, dass die Bedeutung des hiesigen Markts für die Business Aviation zunehmen wird. Noch fliegen rund 11000 der 16200 weltweit registrierten Businessjets in den USA, aber in den kommenden fünf Jahren werden der aktuellen Marktprognose des Triebwerk- und Avionikherstellers Honeywell zufolge nur noch 48 Prozent der Neuauslieferungen dorthin gehen – dagegen bereits 27 Prozent nach Europa, eine der wichtigsten Wachstumsregionen für die Geschäftsfluffahrt. Für das kommende Jahrzehnt bis 2019 rechnet Honeywell weltweit mit der Auslieferung von zwischen 10000 und 11000 Businessjets im Gesamtwert von rund 200 Milliarden Dollar. Das wären durchschnittlich immerhin 900 bis 1000 Flugzeuge pro Jahr. Durchschnittlich wohl gemerkt. Zunächst aber muss sich die Branche an einige magere Jahre gewöhnen, wobei Honeywell erst ab etwa 2012 wieder mit einer spürbaren Belebung des Geschäfts rechnet. Bleibt zu hoffen, dass den Beteiligten nicht unterwegs die Luft ausgeht. Ansonsten droht womöglich sogar einem oder mehreren der „großen Sechs“ – Bombardier, Cessna, Dassault, Embraer, Gulfstream, Hawker Beechcraft – der Verlust der Unabhängigkeit.

**Achim Figgien**

Über den Stand der aktuellen Geschäftsflugzeug-Programme berichten wir ausführlich in unserer Januar-Ausgabe.



Honeywell geht in der jüngsten Marktprognose davon aus, dass bis 2019 zwischen 10000 und 11000 neue Businessjets aller Größenordnungen ausgeliefert werden.