



Bombardier erweitert die Global-Langstreckenjet-Familie um zwei neue, größere Mitglieder: Zu Global XRS und Global 5000 gesellen sich künftig Global 7000 und 8000.

NBAA CONVENTION 2010

Uneinheitliche Signale

Die noch vor zwölf Monaten vielfach geäußerte Hoffnung, dass es mit der Geschäftsluftfahrt rasch wieder aufwärts gehen könnte, hat sich nicht so recht erfüllt. Es wird zwar mehr geflogen, doch bedeutet das nicht, dass auch schon wieder im großen Umfang Neufugzeuge geordert werden. Das Gros der Aussteller auf dem diesjährigen Branchentreffen in Atlanta rechnet deshalb frühestens 2012 mit einem spürbaren Anziehen der Nachfrage.

Auch im kommenden Jahr werden die Businessjet-Auslieferungszahlen noch einmal sinken – auf knapp unter 700. Ab 2012 geht es dann aber wieder spürbar aufwärts, und bereits 2017 könnten erneut die Rekordwerte von 2008 – mehr als 1100 ausgelieferte Businessjets – erreicht werden. Davon jedenfalls ist der Mischkonzern Honeywell überzeugt, der anlässlich des 63. jährlichen Treffens der Geschäfts-

luftfahrtbranche in Atlanta im US-Bundesstaat Georgia seine jährliche Marktprognose veröffentlichte. Die wurde diesmal an quasi historischer Stelle präsentiert, nämlich in jenem Ballsaal, in dem 1939 nach der Premiere von „Vom Winde verweht“ der Empfang unter anderem mit Clark Gable, Vivien Leigh und Margaret Mitchell stattfand. Was Ed Bolen, President und CEO der National Business

Aviation Association (NBAA) und von Honeywell als Gastredner engagiert, zu der Bemerkung veranlasste, die Branche habe ein Stück Historie hinter sich, das man nur zu gerne vergessen würde.

In der Tat war auch das Jahr 2010 größtenteils wenig erfreulich für die Hersteller von Geschäftsreiseflugzeugen. Zwar wird wieder mehr geflogen, und der Bestand an Gebrauchtflugzeugen ist leicht zurückgegangen (auf rund 14 Prozent der weltweiten Flotte, verglichen mit dem Höchststand von etwa 17 Prozent); aber das allein reicht noch nicht für einen spürbaren Nachfrageschub nach werkneuen Jets und Turboprops. Zumal die Branche nach Aussage von Pete Bunce, President der General Aviation Manufacturers Association (GAMA), der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung rund 18 Monate hinterher hinkt. Dennoch: „Wenn die Dinge wirklich so schlecht wären, wie manche Leute sie sehen, würden die Hersteller nicht so große Investitionen tätigen“, so Bunce.

Lebenszeichen aus Wichita

Nichtsdestotrotz haben die Flugzeugproduzenten durch die Bank mit erheblichen Auftragsseinbrüchen zu kämpfen. Dassault beispielsweise musste 2009 mehr als 160 Abbestellungen verkraften, und auch in den ersten neun Monaten dieses Jahres standen 34 Neubestellungen 35 Stornierungen gegenüber. Dabei sind die Franzosen noch vergleichsweise glimpflich davongekommen, wobei ohnehin gilt, dass die ganz großen Jets generell weniger stark von einem Nachlassen der Nachfrage betroffen waren. Zwar konnte Airbus nach Aussagen von Verkaufsleiter Francois Chazelle 2009 nur „eine Handvoll“ Aufträge für VIP-Jets verbuchen, doch rechnet man für dieses Jahr bereits wieder mit zweistelligen Verkaufszahlen. Seit der NBAA Convention 2009 konnte der europäische Hersteller immerhin Käufer für sechs ACJ auf Basis der A319, eine A318 Elite, eine A330-200 Prestige sowie drei A340-500 Prestige auf dem VIP-Markt gewinnen. Und während Airbus im vergangenen Jahr mit 14 Jets bereits einen neuen Auslieferungskord aufzustellen vermochte, erwartet man für 2010 sogar die Übergabe von 16 VIP-Flugzeugen an wichtige Persönlichkeiten und Charter-Betreiber.

Von solchen Erfolgserlebnissen sind andere Unternehmen (noch) weit entfernt. Cessna und die Hawker Beechcraft Corporation (HBC) beispielsweise mussten als Folge massiver Auftragsstornierungen und ausbleibender Neubestellungen in beträchtlichem Umfang Personal abbauen. Erst im September hatte Cessna die Entlassung weiterer 700 Mitarbeiter angekündigt, und HBC meldete unmittelbar nach Ende der NBAA Convention die Verlagerung von rund 820 Jobs nach Mexiko beziehungsweise zu Zulieferern.

Das allerdings hinderte beide Hersteller nicht daran, auf dem Branchentreffen in Atlanta mit durchaus beeindruckender Präsenz Stärke zu zeigen. Zwar fielen die jeweiligen Messestände in den Ausstellungshallen des Georgia World Congress Centers um einiges kleiner aus als in der Vergangenheit, dafür wurden die Möglichkeiten, die das Freigelände auf dem DeKalb Peachtree Airport im Norden der Stadt bot, umso ausgiebiger genutzt. Cessna hatte 13 Flugzeuge – von der Corvalis TT mit Kolbenmotor bis zur Citation X – mit in den Süden der USA gebracht, Hawker Beechcraft präsentierte in einem gut 3300 Quadratmeter messenden Zelt die komplette Produktpalette von der Kolbeneinmot Bonanza bis zur Hawker 4000.

Es verwundert daher nicht, dass das Freigelände mit insgesamt 93 Luftfahrzeugen bis auf den letzten Platz gefüllt war und es sogar eine Warteliste mit abgewiesenen Interessenten gab. Auch in den Messehallen, in denen 2009 doch die eine oder andere Lücke geblieben war, ging es in diesem Jahr schon fast wieder gewohnt geschäftig zu. Die Zahl der Aussteller lag mit 1083 etwas, die der Besucher mit 24206 deutlich über



Das Freigelände am DeKalb Peachtree Airport war bis auf den letzten Platz gefüllt. Einige Ausstellungswünsche mussten sogar abgelehnt werden.

den Vergleichswerten des Vorjahres, und die Grundstimmung war erkennbar positiver als noch vor zwölf Monaten.

Im Übrigen hinderten auch eine schlechte Nachfrage und Entlassungen der Flugzeugproduzenten nicht daran, ihr Portfolio auszubauen beziehungsweise zu modernisieren. Durch die Bank betonten die Unternehmensvertreter, man habe trotz aller Probleme nicht an den Ausgaben für Forschung und Entwicklung gespart, was mit Ausnahme der gestrichenen Citation Columbus und der auf unbestimmte Zeit verschobenen Hawker 450 auch durchaus gelten dürfte. Folgerichtig gab es während der NBAA Annual Meeting & Convention, so die offizielle Bezeichnung der Veranstaltung in Atlanta, gleich mehrere Neuvorstellungen. Bombardier hatte es dabei so eilig, dass man nicht mal bis zum Eröffnungstag warten wollte, um gleich zwei

neue Modelle zu präsentieren. Dass der kanadische Hersteller in dieser Richtung aktiv werden würde, war allgemein erwartet worden. Schließlich durfte man die Herausforderung durch die G650 nicht unbeantwortet lassen, auch wenn Bombardier-Vertreter immer wieder betonten, die von den ebenfalls neuen TechX-Triebwerken von GE angetriebenen Global 7000 und 8000 stellten keinesfalls eine Reaktion auf Gulfstreams künftiges Spitzenmodell dar.

„Mit den Modellen Global 7000 und 8000 können unsere Kunden mehr Destinationen als je zuvor nonstop erreichen“, erklärte Bombardier-Business-Aircraft-President Steve Ridolfi. Die Global 7000, die ab 2016 ausgeliefert werden soll, bietet ihren Passagieren etwa 20 Prozent mehr Platz als das aktuelle Bombardier-Spitzenmodell Global XRS. Die Höchstgeschwindigkeit soll Mach →

Die Hawker Beechcraft Corporation hat die Beechcraft Premier II in Hawker 200 umbenannt. Der Jet soll voraussichtlich ab 2013 ausgeliefert werden.



BAE SYSTEMS



„Fusions“-Gespräche

BAE Systems und Design Q nutzten die NBAA Convention, um ihr drittes und jüngstes Kabinenkonzept für den Avro Business Jet (ABJ) auf Basis der BAe 146 beziehungsweise der Avro-Regionaljets vorzustellen. „Explorer One“ und „Explorer Four“, mit denen die Briten auf den exklusiven Safari-Markt schielen, waren im Mai während der EBACE präsentiert worden. „Fusion“ richtet sich dagegen eher an den Charter-Markt und ist für die Beförderung von Sportmannschaften, Musikgruppen oder Berühmtheiten aus Film und Fernsehen gedacht. Besonders die Fähigkeiten des Flugzeugs beim Einsatz auch von kurzen Start- und Landebahnen sowie die eingebauten Treppen prädestinieren den ABJ „Fusion“ für diese Rolle, glaubt Stewart Cordner, Vice President Avro Business Jets.

0,90 betragen und die Reichweite bei einer Reisegeschwindigkeit von Mach 0,85 etwa 13520 Kilometer (7300 Seemeilen), so dass mit zehn Fluggästen an Bord beispielsweise nonstop von London nach Singapur geflogen werden kann. Die etwas kleinere Global 8000 fliegt bei Mach 0,85 sogar 14361 Kilometer (7900 Seemeilen) weit und kann damit beispielsweise Sydney und Los Angeles ohne Zwischenlandung verbinden. Sie soll 2017 erstmals in Dienst gestellt werden.

So mancher Messebesucher fragte sich allerdings, warum bei der Gelegenheit nicht auch gleich die Global XRS, die immerhin über eine Reichweite von gut 6000 Seemeilen verfügt, in „Global 6000“ umbenannt wurde. Aber vielleicht hat man sich das ja bis zur EBACE im kommenden Frühjahr aufgehoben, um auch da noch etwas Neues präsentieren zu können.

Dass man auch auf diese Weise in die Schlagzeilen kommen kann, hat Hawker Beechcraft bewiesen. Die Premier IA beziehungsweise deren Nachfolgerin Premier II werden nämlich künftig als Hawker 200 vermarktet. Zwar betonte Executive Vice President Shawn Vick, Kunden aus aller Welt hätten angesichts der Leistungsparameter des Flugzeugs gefragt, warum es nicht den Namen „Hawker“ trüge, aber vermutlich hatte daran, die ursprüngliche Bezeichnung des

im Vergleich zu Konkurrenzprodukten wie Cessnas CitationJet-Familie längst nicht so erfolgreichen Modells durch eine unverdächtigere zu ersetzen.

Das ist bei der erfolgreichen King-Air-Reihe wahrlich nicht erforderlich, weshalb das Nachfolgemodell der King Air B200GT auch weiterhin eine King Air bleibt. Mit der King Air 250, die sich von ihrer Vorgängerin unter anderem durch neue Propellerblätter aus Verbundwerkstoffen sowie Winglets unterscheidet, kommt HBC jenen Kunden entgegen, die das Flugzeug gerne von Flugplätzen mit sehr kurzen Bahnen aus einsetzen möchten.

Offensichtlich aufgeschreckt durch die Aktivitäten der Firma Nextant Aerospace, die unter der Bezeichnung 400XT von Grund auf runderneuerte und mit FJ44-3AP-Triebwerken sowie Pro-Line-21-Avionik ausgestattete Beechjet 400A/400XP auf den Markt bringen will, hat Hawker Beechcraft nun vergleichbare Nachrüstungen für eben diese Muster ins Angebot aufgenommen. Firmeneigene Servicezentren bieten unter der Bezeichnung Hawker 400XPR die Installation von Winglets, FJ44-4A-32-Triebwerken sowie optional verbesserte Avionik und Systeme an.

Citation X – G650 – Citation Ten

Triebwerke und Cockpitelatronik sind auch zwei zentrale Punkte bei der Überarbeitung von Cessnas Spitzenmodell Citation X, die künftig als Citation Ten vermarktet wird und sich von ihrer Vorgängerin darüber hinaus durch serienmäßige Winglets und einen um knapp 40 Zentimeter verlängerten Rumpf unterscheiden wird. Mit dem G5000 wird Garmin erstmals Avionik für ein Flugzeug der Transportkategorie (Part 25) liefern. Leistungsstärkere AE3007C2-Triebwerke mit einem neu gestalteten Fan sollen dem Jet den Schub verleihen, der nötig ist, um

Aus „X“ wird „Ten“. Doch das ist nicht die einzige Veränderung, die Cessna beim Spitzenmodell der Citation-Businessjet-Familie vornehmen wird. Die Citation Ten erhält einen verlängerten Rumpf, serienmäßige Winglets und stärkere Triebwerke.



Gulfstreams G650 die Krone als schnellstes Zivillflugzeug wieder zu entreißen. Vorsichtshalber will Cessna die genaue Höchstgeschwindigkeit der Citation Ten erst nach der Zulassung der G650 bekannt geben ...

Für die Zukunft kündigte Cessnas CEO Jack Pelton Neuigkeiten im Jahresrhythmus an. Wer weiß, vielleicht ist der nächste Newcomer aus Wichita dann ein Turboprop-Geschäftsreiseflugzeug, eventuell basierend auf dem Einstiegsjet Citation Mustang. Die Gerüchte darüber wollen jedenfalls nicht verstummen ...

An eine geänderte Bezeichnung muss man sich auch bei Piper gewöhnen. Der Hersteller aus Florida hat seinem bislang nur als so genannter „Proof of Concept“-Prototyp existierendem PiperJet mit „Altaire“ einen neuen Namen verpasst – und bei dieser Gelegenheit auch gleich einen neuen Rumpf. Der nämlich, bislang auf dem der Turboprop Meridian basierend, war einer der größten Kritikpunkte potenzieller Kunden. Der neue – runde – Rumpf mit ovalen Fenstern bietet den nach wie vor vier Passagieren nun zusätzlichen Komfort.

Die Ankündigungen der übrigen Hersteller von Geschäftsreiseflugzeugen beschränken sich auf „Modellkosmetik“ wie bei Gulfstream – die G450 vermag dank einer Erhöhung des maximalen Abfluggewichts nun bei vollen Tanks 318 zusätzliche Kilo Nutzlast (insgesamt 1134 Kilogramm) zu befördern –, oder auf Informationen über den Stand der laufenden Entwicklungs- und Zulassungsprogramme. (Mehr dazu in der kommenden Ausgabe.)

Jederzeit online

Es waren aber nicht allein die noch immer nicht überwundene Krise oder die erwähnten Neubeziehungsweise Weiterentwicklungen, die die Diskussionen während der drei Messtage beherrschten. „Customer Services“ war bei allen Herstellern ein gro-



Der PiperJet erhält einen neuen Rumpf und wird künftig als „Altaire“ vermarktet.

ßes Thema – verständlich, denn wenn es schwer fällt, neue Kunden zu gewinnen, will man natürlich alles tun, um die bestehenden bei der Stange zu halten.

Darüber hinaus spielten natürlich vor allem die Möglichkeiten moderner Kommunikations-, Bordunterhaltungs- und Kabinenmanagementsysteme eine bedeutende Rolle. In diesem Segment wollen Lufthansa Technik und die Panasonic Avionics Corporation einer in Atlanta unterzeichneten Absichtserklärung zufolge künftig gemeinsam aktiv werden und entsprechende Systeme für VIP-Flugzeuge anbieten. Dazu sollen diverse existierende Technologien kombiniert werden; auf Panasonic-Seite beispielsweise das Bordunterhaltungssystem „X Series“ und die Kommunikationsprodukte „eXConnect“ und „eXPhone“, während Lufthansa Technik ihre Produkte aus der „nice“-Familie beisteuert.

Rockwell Collins wiederum möchte Betreibern von Geschäftsreiseflugzeugen künftig ein quasi „ganzheitliches“ System namens „Ascend“ offerieren, das sämtliche in Zusammenhang mit der Durchführung eines Fluges anfallenden Prozesse zusammenfasst. Die immer komplexeren (Avionik-)Systeme an Bord verlangen nach einer Unmenge von Informationen, gleichzeitig produziert ein Flugzeug aber auch eine große Menge Daten, beispielsweise für anstehende Wartungsereignisse. Statt mit den unterschiedlichsten Dienstleistern – etwa für Flugplanung, Wetterinformationen, Betankung etc. – kommuniziert die Besatzung künftig nur noch mit Ascend; und das jederzeit online auch während des Fluges.

Unendliche Geschichte

Nachdem Emivest Aerospace mit Sitz in Dubai vor rund zwei Jahren die Mehrheit an Sino Swearingen übernommen hatte, sah es so aus, als käme die unendliche Geschichte um den Businessjet SJ30 doch noch zu einem guten Ende. Mit dem Geld aus dem reichen Emirat am Golf, so dachte man, sollte es eigentlich möglich sein, die Serienfertigung endlich anlaufen zu lassen. In der Tat

wurden im vergangenen Jahr zwei Flugzeuge ausgeliefert, doch nachdem Emivest Konkurschutz nach Chapter 11 beantragt hat, dürfte das endgültige Aus für das Programm nur noch eine Frage der Zeit sein.

Dagegen durfte sich ein anderer Hersteller, der ebenfalls ein paar – wenngleich deutlich weniger als Sino Swearingen – schwere Jahre hinter sich hat, in Atlanta über frischen Wind freuen. Sikorsky Aircraft, Hubschrauberproduzent aus dem United-Technologies-Konzern (UTC), hat sich prinzipiell zum Einstieg als Minderheitsgesellschafter bei

INTERVIEW



Positive Erfahrungen

Bis zu 125 Phenom 300 will der Flugzeug-Teileigentum-Anbieter NetJets ab 2013 einsetzen – einige davon auch in Europa. Während der NBAA Convention wurde ein entsprechender Auftrag bekannt gegeben, der die Festbestellung von 50 Flugzeugen sowie 75 Optionen vorsieht. Achim Figgen sprach mit Claudio Camelier, Vice-President Market Intelligence Executive Jets bei Embraer, über die Bedeutung dieses Auftrags.

?...: Hat Embraer den NetJets-Auftrag erhalten, weil Sie so viel besser sind als Cessna und Hawker Beechcraft, weil sich die Lage der Branche verbessert hat, oder weil Sie einfach Glück gehabt haben?

Camelier: Ich denke, dass wir einfach das viel bessere Produkt angeboten haben. Die Phenom 300 hat bewiesen, dass sie wirklich der Marktführer in ihrem Segment ist. Sie ist ein sehr komfortables Flugzeug mit einem hübschen Kabinendesign und zudem sehr geräumig. Darüber hinaus bietet sie gute Leistungen, eine Reichweite von nahezu 3600 Kilometern, sie kann von kurzen Start- und Landebahnen aus eingesetzt werden und ist sehr verbrauchsgünstig. Die Phenom 300 ist 10 bis 15 Prozent wirtschaftlicher als einige der Konkurrenzmuster, und das Flugzeug wurde auf hohe Zuverlässigkeit hin entwickelt. Embraer baut seit mehr als 30 Jahren Regional- und Verkehrsflugzeuge, entsprechend wurde all unser Wissen über den Bau von zu-

Eclipse Aerospace bereit erklärt. Sikorsky-President Jeff Pino ist Besitzer einer Eclipse 500, und der ebenfalls zu UTC gehörende TriebwerkhHersteller Pratt & Whitney Canada liefert mit dem PW610F den Antrieb für den Very Light Jet. Sollte die Beteiligung tatsächlich realisiert werden, dürfte Eclipse Aerospace dem Ziel, die Produktion erneut aufzunehmen, sobald sich der Markt wieder erholt hat, einen großen Schritt näher kommen.

Und aufwärts gehen wird es wieder, darin sind sich alle Beteiligten einig. Zwar zeigen die Signale, die der Markt in Gestalt der Geschäftsflugzeug-Betreiber aussendet, gegenwärtig noch nicht so eindeutig Richtung Aufschwung, wie es so mancher leidgeprüfte Hersteller wohl gerne hätte; dennoch rechnet Honeywell in der eingangs erwähnten Marktprognose damit, dass im Zeitraum von 2010 bis 2020 rund 11 000 neuen Businessjets im Gesamtwert von etwa 225 Milliarden US-Dollar ausgeliefert werden. Und dabei sind weder die großen VIP-Jets auf Basis von Verkehrsflugzeugen noch die „Personal Jets“ à la Piper Altaire sowie die Auslieferungen für die Fractional-Ownership-Anbieter berücksichtigt ...

Achim Figgen

In der kommenden Ausgabe von Aero International informieren wir ausführlich über den Stand der aktuellen Geschäftsreiseflugzeug-Programme.

verlässigen Flugzeugen auch auf die Phenom übertragen. Das sind die Gründe, warum NetJets die Phenom 300 gekauft hat.

?...: In der Vergangenheit, speziell in den zurückliegenden zwei Jahren, ist NetJets nicht unbedingt der beste und loyalste Kunde gewesen, wie einige Ihrer Wettbewerber sicher bestätigen können. Glauben Sie, dass sich das geändert hat, oder behalten Sie immer im Hinterkopf, dass NetJets den Vertrag auch wieder stornieren könnte?

Camelier: Dies ist unser erster NetJets-Auftrag, und wir freuen uns auf eine lang anhaltende Partnerschaft mit ihnen. Unsere Erfahrungen waren bislang extrem positiv. Wir glauben, dass die Phenom 300 das perfekte Flugzeug für ihre Bedürfnisse ist, und sind deshalb zuversichtlich, dass sie nicht nur die 50 fest bestellten Flugzeuge übernehmen werden, sondern auch die 75 Optionen.