



Die CJ1+ hat Cessna 2005 eingeführt. Das Pluszeichen steht für Rockwell-Collins-Avionik und FADEC. Die Produktion endet im Sommer.

20 Jahre CitationJet

Familienangelegenheiten



Williams-Rolls-Triebwerke und Pro-Line-21-Cockpit: Cessna liefert die CJ3 seit Ende 2004 aus.



Mit 16,26 m Gesamtlänge das größte und jüngste Modell der Reihe: CJ4. Zugelassen ist sie seit Ende 2009.

Zwei Fenster mehr: Die Kabine der CJ2+ ist 80 cm länger als bei der CJ1+.



Cessna erinnert sich gerne an den Erstflug des CitationJets am 29. April 1991. Der Leichtjet ist enorm populär geworden und inspirierte eine erfolgreiche Flugzeugfamilie.

Für größere Familien ist es ein ganz normaler Vorgang: Ältere Mitglieder mit großer Lebenserfahrung gehen, Nachwuchs mit den abgewandelten Genen der Vorfahren kommt hinzu. Cessnas CJ-Familie wird sich in diesem Sommer von der CJ1+ verabschieden. Das Flugzeug mit der Seriennummer 701 wird das letzte Exemplar sein, das in Wichita gebaut wird. Die CJ1+ stammt in direkter Linie von dem Begründer der CJ-Familie, dem CitationJet, ab.

Die in jüngster Zeit nur noch auf kleiner Flamme weitergeführte Produktion des Leichtjets hat sich nicht mehr gelohnt, gerade einmal drei Exemplare hat Cessna 2010 ausgeliefert. In ihren besten Zeiten, Ende der 1990er Jahre, brachte es die CJ1, wie sie seinerzeit hieß, auf 60 und mehr Auslieferungen pro Jahr.

Die zuletzt etwa 5,15 Millionen Dollar teure CJ1+ füllte die Position zwischen der Mustang und der CJ2+ und hinterlässt somit eine Lücke. Cessna hat noch keine Ankündigung von sich gegeben, was für ein neues Produkt die Lücke füllen oder wann dies geschehen soll. Naheliegender ist eine aufgewertete Mustang. Diese ist ein eigenständiger Neuentwurf und in ihrer Kategorie bisher alleine. Zugelassen ist sie seit 2006.

Der CJ-Prototyp ist am 29. April 1991 erstmals geflogen. Die Entwicklungsingenieure standen Ende der 1980er Jahre vor der Aufgabe, einen neuen „Einstieger“-Jet zu konzipieren, der den Verkaufserfolg der Vorgängermodelle wiederholen sollte.

Der CJ-Prototyp ist am 29. April 1991 erstmals geflogen. Die Entwicklungsingenieure standen Ende der 1980er Jahre vor der Aufgabe, einen neuen „Einstieger“-Jet zu konzipieren, der den Verkaufserfolg der Vorgängermodelle wiederholen sollte.

Der CJ-Prototyp ist am 29. April 1991 erstmals geflogen. Die Entwicklungsingenieure standen Ende der 1980er Jahre vor der Aufgabe, einen neuen „Einstieger“-Jet zu konzipieren, der den Verkaufserfolg der Vorgängermodelle wiederholen sollte.

Cessna wird zum Marktführer

Cessna hatte sich in den Jahren zuvor mit den verschiedenen Citation-Modellen einen bedeutenden Marktanteil auf dem Leichtjetsektor erarbeitet: Waren es 1981 noch 51 Prozent, so wuchs der Anteil bis 1991 auf mehr als 75 Prozent.

Der neue Jet sollte eine gleich große Kabine haben wie die Citation I, aber schneller sein und mehr Reichweite bieten – mit schwächeren Triebwerken. Das

Fotos: Cessna Aircraft Company



Der Flieger-Taschenkalender 2011.
Jetzt **supergünstig** im Probeabo von **aerokurier**.



Der unentbehrliche Lotse am Boden und in der Luft.

Inhalt: Aktuelle Flugplatzdaten und -karten, Informationen zu Flugfunk und Navigation, Flugwetterdienst und Flugsicherheit, Segel- und Ultraleichtflug, Luftverkehrsregeln,

VFR-Verfahren, Kalendarium sowie alle wichtigen Adressen für Piloten und vieles mehr! Mit aktuellen Jeppesen Bottlang Anflugkarten der kontrollierten Flugplätze. Flexibler Kunststoffeinband, handliches A6 Format.

Ihre Vorteile im Abo:

- » 3% Preisvorteil plus eine zusätzliche GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug
- » pünktliche portofreie Zustellung » ohne Risiko mit Geld-zurück-Garantie
- » Das exklusive Special für Abonnenten: aktuelle Informationen des DAeC

Diese und weitere Prämien unter:

www.aerokurier.de/abo

aerokurier

Coupon einfach ausfüllen und einsenden an:
aerokurier AboService, Postfach, D-70138 Stuttgart

Ja, ich will die nächsten 3 Ausgaben von **aerokurier** zusammen mit dem **Flieger-Taschenkalender 2011** für nur € 19,90 (A: € 19,90; CH: Sfr. 39,90; *) frei Haus. Falls ich nach dem Test keine weiteren Hefte wünsche, sage ich spätestens 14 Tage nach Erhalt der 2. Ausgabe ab. Ansonsten erhalte ich **aerokurier** weiterhin zum Jahrespreis für 12 Ausgaben von € 58,80 (A: € 64,90; CH: Sfr. 115,-; **weitere Auslandspreise auf Anfrage) frei Haus mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Bei **Bankeinzug in Deutschland habe ich 3% Preisvorteil und bezahle pro Jahr nur € 57,- und erhalte eine zusätzliche GRATIS-Ausgabe.**

793026

Ja, ich bin damit einverstanden, dass **aerokurier** und die Motor Presse Stuttgart mich künftig per Telefon oder E-Mail über interessante Angebote informieren.

abo-service@scw-media.de
Fax +49 (0)1805 354050-2550
Fon +49 (0)1805 354050-2575
14ct/min aus dem dt. Festnetz, a max. 42ct/min aus dem dt. Mobilfunk

Verlagsgarantie: Ihre Bestellung kann innerhalb von 14 Tagen ohne Angabe von Gründen in Textform widerrufen werden bei: aerokurier Leserservice, 70138 Stuttgart oder www.webshop.de. Kosten entstehen Ihnen im Fall des Widerrufs nicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Friedrich Wehde, Vertrieber: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Dr. Olaf Conrad, Düsterstr. 1, 20355 Hamburg, Handelsregister AG Hamburg, HRB 95752, Lieferung der Zugabe solange Vorrat reicht, Ersatzlieferung vorbehalten.

JT15D-1A der Citation I gab 2200 lbs (9,79 kN) Startschub ab, das für das neue Muster vorgesehene Williams FJ44-1 dagegen nur 1900 lbs (8,45 kN).

Die Ingenieure lösten ihre Aufgabe, indem sie ein leichteres und aerodynamisch effizienteres Flugzeug kreierten. Besonderes Augenmerk legten sie auf das Tragflächendesign – der CitationJet erhielt sogenannte echte „natural laminar-flow“-Flügel – und eine neue Art der Aufhängung unterhalb des Rumpfes. Diese erlaubte eine höhere Kabine, als sie die Citation I hatte. Ein äußerliches Unterscheidungsmerkmal gegenüber den Vorläufern war das T-Leitwerk, das zum Markenzeichen der CJ-Reihe werden sollte.

Aus Marketingsicht waren die Kosten ein durchschlagendes Argument: Cessna zielte mit dem CitationJet darauf ab, Turboprop-Halter in das Jetlager herüberzuziehen, und versprach niedrigere Betriebskosten. Bei Auslieferungsbeginn 1993 kostete ein CitationJet etwa 2,9 Millionen Dollar.

Weitere CJ-Modelle mit längerem Rumpf

Der Erfolg gab den Marketingstrategen Recht: In jenem Jahr lagen bereits 100 Bestellungen vor. Der CitationJet wurde zu einem enorm populären Flugzeug. Für viele Kunden war er der erste Jet, den sie sich zulegten.

Als Cessna wenige Jahre später gemeinsam mit CitationJet-Betreibern überlegte, wie eine verbesserte Version aussehen könnte, wurde klar, dass mehr Einsatzflexibilität und vor allem eine höherwertige Avionik gewünscht wurde. Cessnas Antwort waren die Modelle CJ1 und CJ2, die gemeinsam auf der NBAA 1998 vorgestellt wurden.

Die CJ1 präsentierte sich mit dem Pro-Line-21-Cockpit von Rockwell Collins und damit auf dem allerneuesten Stand der Technik. Das Nachfolgemuster erforderte nur 60 Meter mehr Startstrecke im Vergleich zum CitationJet, flog aber weiter bei gleicher Zuladung. Die CJ2 hatte einen 132 Zentimeter längeren



Kabine der CJ1+ und der CJ4 (unten). Die CJ4 bietet meist neun Sitze.



Rumpf und eine größere Spannweite.

In den Folgejahren stellte Cessna weitere Abkömmlinge vor, die jeweils etwas länger ausflogen: 2004 wurde die CJ3 zugelassen und 2009 schließlich die CJ4 als derzeit größtes Familienmitglied. Zwischendurch brachte Cessna die „Plus“-Versionen der CJ1 und CJ2 heraus, die sich unter anderem durch eine modernere Avionik und digitale Triebwerkskontrolle (FADEC) auszeichnen. Mittlerweile hat Cessna mehr als 1450 CJ-Flugzeuge gebaut.

Die CJ-Familie hat eine überragende Bedeutung für Cessna, nicht nur in ökonomischer Hinsicht. Viele Ideen, die hier verwirklicht wurden, flossen in andere, größere Modelle ein wie die Citation X und die Excel.

Der Stellenwert der leichten Jets im Cessna-Programm hat aber auch eine Schattenseite: Cessna wurde sehr hart von der Absatzkrise der vergangenen Jahre getroffen.

Es mehren sich zwar die Zeichen, dass es wieder aufwärts geht, aber die Zahlen sind noch nicht so, wie sich der Mutterkonzern Textron das wünscht.

So hat Cessna im ersten Quartal 123 Millionen Dollar mehr Umsatz erzielt, zugleich aber einen Verlust von 38 Millionen Dollar gemacht. Und dieser Verlust ist sogar etwas größer als



Die Pro-Line-21-Avionik mit FMS von Collins hebt die CJ1+ auf das Niveau eines viel größeren Jets.

im ersten Quartal 2010. Die Zahl der im ersten Quartal 2011 ausgelieferten Citations ist mit 31 auch eher mau. Und der Wert des Auftragsbestandes ist um 293 Millionen Dollar auf 2,6 Milliarden gefallen.

Cessna begründet den Verlust mit der Inflation und vor allem höheren Entwicklungs- und Produktionskosten im CJ4-Programm. Deswegen will Cessna sich jetzt die Zulieferer zur Brust nehmen, sie sollen weni-



Auf neuestem Stand: Die CJ4 besitzt vier große AMLCD-Bildschirme, ein Diagnosesystem und ein Wetterradar.

ger Geld für ihre Produkte bekommen. Cessna argumentiert, dass sie nicht mehr für die Komponenten verlangen könnten, als es bei der CJ3 der Fall ist.

Alles in allem ist Cessna optimistisch, im Laufe des Jah-

res wieder profitabel zu werden. Indikatoren dafür sind der schrumpfende Gebrauchtmrkt und die zunehmende Nachfrage insbesondere aus Asien, Lateinamerika und Europa.

Martin Schulz

Fotos: Cessna Aircraft Company



Flugzeug-Finanzierung leicht gemacht – mit der GEFA.

Das internationale Geschäftsleben steckt voller Herausforderungen. Gut, wenn einem manches leicht gemacht wird. Wer für wichtige Termine weite Strecken zurücklegen muss, kann flexibel und unabhängig bleiben, wenn er über ein eigenes Flugzeug verfügt. Über unsere Tochtergesellschaft AL Aviation Leasing GmbH bieten wir spezifisches

KnowHow für die Finanzierung von Flugzeugen und Helikoptern. Schnelligkeit, Professionalität und Attraktivität versprechen unsere Finanzexperten bei der Erstellung von individuellen Finanzierungskonzepten. Die GEFA, als Repräsentant der Gruppe SG Equipment Finance in Deutschland, freut sich auf Sie unter 0202/382-777 oder www.gefa.de.



SOCIETE GENERALE GROUP

We support. You succeed.

www.aerokurier.de