

Basel Stadt Land Region

Die Welt der Superreichen

Privatjets am Euro-Airport Vom eingebauten Grill bis zur Gefahr von Mondlicht: Jet Aviation kennt sich mit dem Ausbau von Flugzeugen aus. «Wir haben nichts zu verstecken», betont der neue Chef.

Simon Bordier

Elie Zelouf wollte Kindheitsträume erfüllen. Nicht nur seine eigenen. Der führende technische Mitarbeiter der Flugzeug-Wartungsfirma Jet Aviation liess Kinder und Jugendliche gern im Cockpit eines Jets Platz nehmen, wenn dieser am Euro-Airport hin und her manövriert wurde.

Zumindest war das in der Anfangszeit der 1967 gegründeten Firma so. Heute ist das Unternehmen mit über 4000 weltweit tätigen Mitarbeitenden Teil des US-Konzerns General Dynamics und sehr verschwiegen. Einblicke sind selten.

Doch zu Zeloufs 90. Geburtstag hat Jet Aviation gestern Medienvertreter zu einem Rundgang eingeladen. Der Jubilar ist an dem Tag selbst zugegen und erklärt in jugendlichem Übermut, es heisse, er habe viel geleistet, doch aus seiner Sicht «war es nicht genug». Noch immer schaut er wöchentlich in den Hangars vorbei.

Dabei war er es, der das Bedürfnis insbesondere von reichen Saudis nach luxuriösen Privatjets entdeckte und dieses ab den 70er-Jahren mit technisch-innovativen Lösungen bediente.

Das Stichwort «Innovation» fällt auch beim Rundgang unablässig. Neues Prunkstück ist eine nachgebaute Flugzeugkabine für Akustikexperimente. Das Ziel: Passagiere sollen sich während des Flugs normal unterhalten und möglichst ruhig schlafen können. Man wolle im Flugzeug eine Umgebung schaffen, die jener zu Hause auf der Erde möglichst nahekomme, erklärt der neue, vor wenigen Monaten eingesetzte Firmenpräsident Jérémie Caillet.

Was im kommerziellen Linienverkehr als Komfortfrage und demnach als sekundär gelte, rücke in seinem Geschäft in den Vordergrund. Allerdings würden die in der Geschäftsfliergerei entwickelten Lösungen später gern von grossen Airlines übernommen.

Am Hauptsitz Basel ist eine Reihe von Geschäftsbereichen von Jet Aviation versammelt: Über 1000 Mitarbeitende küm-



Das Ziel ist möglichst wenig Fluglärm in der Kabine – für ungestörten Schlaf in luftiger Höhe. Fotos: Jet Aviation



Feiert Geburtstag: Der frühere Generalmanager Elie Zelouf.

mern sich um die Wartung von Flugzeugen oder den Innenausbau oder sorgen für das Wohl von Passagieren.

Kunden kommen mit klarer Vorstellung

Wenn es darum geht, einen Jet zu einem fliegenden Büro oder Palast umzubauen, müssen klassisches Handwerk und Ingenieurskunst zusammenkommen.

Die meisten Kundinnen und Kunden hätten oft schon zu Beginn eines Projekts eine klare Vorstellung davon, wie ihr fliegendes Büro aussehen sollte, erklärt ein Mitarbeiter. Manche möchten die Kabine mit einer bestimmten Holzart auskleiden, andere mit Steinplatten.

Steht das Material fest, werden davon dünne Scheiben angefertigt und als Furnier mit speziel-

len Platten verbunden. So haben die Kunden die gewünschte Verkleidung, ohne dass Gewicht und Robustheit des Flugzeugs leiden.

Bevor man den neuen Innenraum im Flugzeug verbaut, wird er zuvor mehrmals in den Werkstätten zusammengesetzt und wieder auseinandergenommen. Details müssen sitzen, die Sicherheit gewährleistet sein. Manchmal wackelt eine Designerlampe, manchmal ruckelt noch die Duschkabine. Sonnen- und Mondlicht können je nach Intensität das Furnier beschädigen.

Kein Whirlpool, dafür nachhaltiger Treibstoff

Und ja, das Gerücht stimme, ein Kunde habe sich mal einen Grill einbauen lassen, sagt ein Mitarbeiter auf die Frage eines Journalisten. Dem Wunsch nach einem Whirlpool könne man hingegen nicht nachkommen. Am Schluss müssen externe Prüfer das Flugzeug samt neuer Innenausstattung für sicher befinden.

Gemäss Präsident Caillet tendieren mehr und mehr Kunden zu natürlichen, umweltverträglichen Materialien. Nachhaltige

Lösungen seien gefragt. Darauf angesprochen, dass ein Flachs- oder ein Bambusmöbel am grossen ökologischen Fussabdruck eines Privatjets nicht viel ändere, entgegnet er: «Wir sind an vorderster Front dabei, wenn es darum geht, die Flugbranche umweltschonender zu machen.»

Gelinge es beispielsweise, ein Flugzeug leichter zu machen, so sinke damit der Treibstoffverbrauch und ergo die Umweltbelastung beträchtlich. Zudem biete Jet Aviation inzwischen an sechs Standorten auf der Welt nachhaltigen Flugtreibstoff an.

Die Firma will in den kommenden Jahren zwei ihrer sechs Hangars in Basel neu bauen lassen (genaue Beträge werden nicht genannt). Die Auftragsbücher seien gut gefüllt.

«Da darf es keine Grauzonen geben»

Nimmt Jet Aviation jeden Auftrag an? Hat sie keine Skrupel, mit diktatorischen Regimes wie jenem in Saudiarabien zusammenzuarbeiten? «Ich möchte daran erinnern, dass unsere Firma seit bald 60 Jahren in der Schweiz verankert ist», sagt eine Sprecherin. Natürlich halte man sich an die hiesige Gesetzgebung. Und so weit es diese zulasse, betreibe man mit Saudiarabien Geschäfte. «So wie übrigens viele andere Schweizer Firmen auch.»

Präsident Caillet betont: «Wir haben nichts zu verstecken.» Interessenten müssten ein «sehr strenges Verfahren» durchlaufen, bevor man einen Auftrag annehme. Man habe auch schon Anfragen abgelehnt.

Als Teil des US-Konzerns General Dynamics werde man an der amerikanischen Börse gehandelt. Da sei man noch mehr als andere Unternehmen in der Branche zu Transparenz und strengen Regeln gezwungen.

Hinzu komme: Jet Aviation lebe vom Ruf und vom Vertrauen, das die Kundinnen und Kunden dem Unternehmen schenken. Dazu gehörten neben grossen Unternehmen und Superreichen auch Regierungen. «Da darf es keine Grauzonen geben.»