

50 Jahre Jet Aviation – Teil 2: 1992 bis 2017

Der Weg zum Global-Player

Der zweite Teil der 50-jährigen Geschichte der Jet Aviation ist von der weltweiten Expansion geprägt, welche den Weg zum globalen Player ebnete. Der Rücktritt von Thomas Hirschmann, der Verkauf an Permira, die Expansion in Basel und die Übernahme durch General Dynamics sind weitere Meilensteine.

Text von Jet Aviation, Englisch-Deutsch-Übersetzung von Jacqueline Egloff

Als Jet Aviation 1992 in die zweite Hälfte ihrer 50-jährigen Geschichte startete, beschäftigte das Unternehmen 1661 Angestellte und war an 17 Standorten vertreten. Thomas Hirschmann hatte die Firma drei Jahre zuvor von seinem Vater übernommen und erst vor kurzem den internationalen Hauptsitz nach West Palm Beach (Florida) verlegt. Businessjets waren nun im Berufsalltag fest etabliert.

Rundum-Dienstleistungsangebot

Zu Beginn der 1990er-Jahre waren viele Businessjets auf dem Markt, ihr Wert nahm zu und damit stand für die Besitzer viel Geld auf dem Spiel. Das Dienstleistungsangebot rund um Flugzeuge war professionell geworden und eine Konsolidierung im Gange. Jet Aviation blieb weiterhin fest im Geschäft verankert, dies dank ihrer berühmten Completions, dem Wartungsbetrieb in Basel und ihrer FBOs und Wartungsbetriebe in Zürich und Genf. Ausserdem besass das Unternehmen einen besonderen Draht zum Mittleren Osten und hatte in den USA fest Fuss gefasst.

Im März 1993 eröffnete Jet Aviation ihr neues FBO-Terminal am Flughafen Abdul-Aziz in



Im März 1993 eröffnete Thomas Hirschmann (zweiter von rechts) das neue Jet-Aviation-FBO-Terminal in Jeddah, Saudi-Arabien.

Jeddah, Saudi-Arabien. In seiner Eröffnungsrede erklärte Thomas Hirschmann, wie stolz er darauf sei, dass dem Unternehmen in einer Region Vertrauen entgegengebracht würde, wo persönliche Beziehungen und Vertrauen das Wichtigste sind. Im Jahr zuvor hatte Jet Aviation als einziges Unternehmen während des Golfkrieges in Saudi-Arabien noch FBO-Dienstleistungen ausgeführt. Die Angestellten trugen dabei Gasmasken und Ganz-

körper-Schutzanzüge. «Das hat uns sehr viel Wohlwollen entgegengebracht», sagt Senior Vice President Jürg Reuthinger, der 1993 die Geschäftsführung von Jet Aviation Saudi-Arabien übernommen hatte. «Später kamen einige Flugzeuge der Konkurrenz zu uns.»

Erster BBJ in Europa ausgeliefert

Die Completions-Abteilung in Basel war weiterhin damit beschäftigt, massgeschneiderte Flugzeug-Interieurs für ihre Kunden zu kreieren. «Ich glaube, unsere erste Boeing 737 haben wir 1993 ausgestattet», erinnert sich Rainer Albecker, damaliger Avionics Manager am Firmensitz in Basel. «Der Teppich sah aus wie der Fairway mit seinem Green auf einem Golfplatz. Die Kunden haben im Flugzeug Bälle eingelocht. Das Loch im Teppich haben wir angedeutet, indem wir an der Stelle einfach den Teppichflor gekürzt haben.»

1995 wurde in Basel ein Hangar ausgebaut fertiggestellt, welcher Platz für Grossraumflugzeuge wie Boeing 747-400, Airbus 340 und McDonnell Douglas MD-11 bot. Im selben Jahr lieferte die Firma den ersten Falcon 900B aus,



Der Start in Singapur war schwierig. Wenige Monate nachdem Jet Aviation 1997 die Arbeit aufgenommen hatte, brach der lokale Markt zusammen.



2002 präsentierte sich der Challenger 601 HB-ILK in den Farben von Jet Aviation Business Jet.

der je ausserhalb eines Dassault-Betriebs ausgestattet und bemalt wurde. 1997 begann Jet Aviation serienmässig mit der Completion von Falcon Flugzeugen für Dassault. Insgesamt wurden über 130 Falcons ausgestattet.

1999 kam der erste Boeing Business Jet (BBJ) zur Ausstattung an die Reihe. «Wir haben den ersten in Europa ausgeliefert», sagt Rainer Albecker. «Lufthansa war gleichzeitig auch mit einem Ausbau beschäftigt, aber wir waren schneller fertig.»

Weitere Expansion in den USA

In den USA hatte Jet Aviation ihren festen Platz am Flughafen Teterboro – der von Manhattan nächstgelegene Geschäftsflughafen mit dem weltweit höchsten Verkehrsaufkommen. Das Unternehmen hatte 1988 dort eine FBO übernommen und 1992 mehrere Gebäude von Dassault Falcon Jet gekauft. 1997 wurde der Komplex durch einen neuen Maintenance-Hangar ergänzt. Paul Engl, damaliger Direktor der FBO-Services und für Kundenbeziehungen in Teterboro, meint zum Standort: «Jet Aviation besass ihren eigenen ‚Kanton‘ an einem der weltweit profiliertesten Flughäfen.»

1996 erwarb Jet Aviation das Flugzeugmanagement und den Charterbetrieb von KC-Aviation. Nun gehörten dem Unternehmen zusätzlich 24 verwaltete und Charterflugzeuge, was die Charterkapazität um fast 50 Prozent vergrösserte. Jet Aviation übernahm auch die Tochtergesellschaft Jet Professionals, was den Jet Aviation Unternehmen mehr Personal einbrachte. Ein paar Jahre später wurde das Firmenportfolio um Jet East in Dallas ergänzt.

Neue Horizonte in Singapur

Jet Aviation war auch am asiatischen Markt interessiert und startete ein Experiment, um die Infrastruktur der diversen Länder unter die Lupe zu nehmen. «Wir wussten nicht, wohin wir im Osten gehen sollten. Also flogen wir herum und prüften, was geschah, nachdem wir

gelandet waren», erzählt Theo Staub, der damalige Vice President und General Manager von Jet Aviation Business Jets. Nach Auswertung der gemachten Erfahrungen stand fest, dass Singapur die beste Wahl war. Ruedi Kraft, damals General Manager von Jet Aviation in Zürich, machte sich auf nach Singapur, um die Firma zu lancieren. «Ich war an einer Sitzung und es wurde gefragt, wer bereit wäre nach Asien zu gehen. Ich habe sofort meine Hand hochgestreckt, ohne dies vorher mit meiner Familie besprochen zu haben. Zwei Wochen später war ich bereits in Singapur.» Jet Aviation hatte am Flughafen Seletar die Firma DHP Aviation gekauft und bot dort Maintenance und FBO Services an.

Kraft erinnert sich, dass die Lernkurve für Jet Aviation in Singapur «steil und unerwartet» war, doch die Firma blieb am Ball und griff auf ihren über 30jährigen Erfahrungsschatz zurück. «Technische Unterstützung erhielten wir aus Basel und von vielen Mitarbeitern, die dauernd in den USA zum Training waren», berichtet Kraft. «Die Mitarbeitenden waren unglaublich loyal. Wenn ich zwei Leute benötigte, um ein Flugzeug übers Wochenende fertigzustellen, waren alle prompt zur Stelle.» Kraft

führt weiter aus, dass Jet Aviation viel in die Ausbildung des ortsansässigen Personals investiert hat. Heute arbeiten noch sechs der Mitarbeiter, die damals gleichzeitig mit ihm angingen, bei Jet Aviation Singapur. Der Anfang verlief 1997 harzig. Nur wenige Monate nachdem das Unternehmen die Arbeit in Singapur aufgenommen hatte, brach der lokale Markt zusammen. Die Finanzkrise in Asien hatte zugeschlagen. «Wir verloren beinahe 80 Prozent unserer Zielflugzeuge», so Kraft.

Schritt zum globalen Player

1998, als die Krise noch voll im Gange war, erklärte Thomas Hirschmann: «Für uns ist Singapur ein Langzeitprojekt. Punkt. Wir werden die mageren Zeiten durchstehen und wenn sich der Markt erholt, werden wir gut positioniert sein, um in Asien eine führende Rolle im Segment Geschäftsflugzeuge zu übernehmen.» Mit dem Sprung nach Asien war Jet Aviation der Schritt zum globalen Unternehmen gelungen. 1995 wurde der Slogan «The Only Global Business Aviation Service Company» eingeführt. Das weitere Unternehmenswachstum brachte 2001 einen neuen Leitsatz. Thomas Hirschmann schrieb: «Die globale Wirtschaft wird zunehmend interdependent und ihre Geschäftsinteressen reichen bis in die entferntesten Winkel dieser Erde. Wenn Sie irgendwo ankommen, wollen wir dort sein, um Sie zu begrüßen. Das ist unser Ziel und einer der Gründe, warum wir einen neuen Slogan kreiert haben, der unser globales Engagement unterstreicht: Always there – Around the World.»

Das war der Startschuss für Jet Aviations digitale Präsenz. Die erste Website wurde 1996 an der NBAA-Messe lanciert und ein Jahr später war das Unternehmen via E-Mail vernetzt. Jürg Weiss, damals Head of IT Infrastructure, und Heinz Aebi, Vice President of Marketing



Während der Dubai Airshow 2005 eröffnete Jet Aviation ihr neues FBO in Dubai.

and Corporate Communications, erläuterten die Vorteile des neuen Kommunikationstools: «Als globales Unternehmen arbeiten wir in unterschiedlichen Zeitzonen, was in einigen Fällen die effektiv für die Zusammenarbeit zur Verfügung stehende Zeit verkürzt. Dank E-Mail kann jeder Mitarbeiter jederzeit und an jedem Standort seine Nachrichten abrufen, dies alles per einfachem Knopfdruck.»

Zu Beginn des neuen Jahrhunderts glaubten Senior Vice President and General Manager of Jet Aviation Aircraft Management for EMEA & Asia, Jürg Reuthinger, und Deputy General Manager, Peter Brändle, dass es eine gute Idee wäre, ein Dispatch Center in Hong Kong zu eröffnen. Reuthinger erinnert sich, dass Heinz Köhli, damaliger COO for EMEA & Asia, sie als «verrückt» betitelte, als sie ihren Vorschlag unterbreiteten. Köhli fragte: «Warum wollt ihr das machen? Was würde es kosten?» Heute gibt er zu: «Es stellte sich als gute Idee heraus.» Mit einem Flugzeug, einem Disponenten, drei Piloten, einem Flugbegleiter und zwei Bodeningenieuren gelang es Reuthinger und Brändle Jet Aviations Flugzeugmanagement und Charter-Betrieb am 17. September 2001 in Hong Kong zu etablieren.

Die Folgen des 11. Septembers

Dies war genau sechs Tage nach dem Angriff auf das World Trade Center – ein Ereignis, das die Luftfahrt ein für alle Mal verändern würde. Obwohl die General Aviation nach und nach wieder Flugerlaubnis erhielt, blieben die Auswirkungen lange Zeit im Charter-Geschäft spürbar, so Don Haloburdo, Vice President and General Manager von Jet Aviation US Flight Services. Gewisse Flugplätze bleiben jahrelang für die General Aviation geschlossen. Ronald Reagan Washington National Airport wurde erst 2005 wieder für die General Aviation zugänglich. Als es endlich soweit war, landete Jet Aviation als erste Charter-Gesellschaft dort. Das Flugzeug rollte unter einer Wasserfontäne der Flughafenfeuerwehr durch und die Passagiere wurden mit Applaus und Willkommensrufen vom anwesenden Publikum begrüsst.

Hatte das Charter-Geschäft abrupt nach den Anschlägen vom 11. September abgenommen, so begann es etwa zwei Jahre später wieder aufzublühen. «Firmen wollten ihren Kadern nicht zumuten, sich die Schuhe ausziehen zu müssen und all die anderen Unannehmlichkeiten», erklärt Paul Engl. Jet Aviation erweiterte fortlaufend ihre Betriebe. In Boston-Bedford, Palm Beach und Teterboro kamen neue Hangars hinzu. In Teterboro entstand ein mehrstöckiges FBO-Terminal und Bürogebäude, und zwei Jahre später wurde in Basel ein ähnliches Gebäude gebaut.



Foto Hansjörg Bürgi

Im September 2000 registrierte Jet Aviation die von ihr betriebene Douglas DC-8-72 VP-BJR in der Schweiz als HB-IGH. Ende 2007 wurde der VVIP-Jet in die USA verkauft. Heute ist er als N872SJ in Kingman, Arizona, abgestellt.



Foto Hansjörg Bürgi

Mit drei Cessna 550 Citation Bravo baute Jet Aviation Business Jets 2001 ihr Airtaxi-Geschäft aus.

Thomas Hirschmann trat zurück

2003 überraschte Thomas Hirschmann nach 13 Jahren als CEO von Jet Aviation mit seinem Rücktritt die Mitarbeitenden. Heinz Köhli, ehemaliger COO für Jet Aviation EMEA & Asia trat seine Nachfolge als erster CEO ausserhalb des Familienkreises an. 2005, nach jahrelangen Vorbereitungen und nur sechs Monaten Bauzeit, eröffnete Jet Aviation eine FBO und einen Maintenance-Betrieb in Dubai.

«Dubai brachte uns einen Standort zwischen Basel und Singapur», erläutert Hardy Bütschi, Vice President and General Manager von Jet Aviation Dubai. «Irgendwo in der Streckenmitte gab es eine Wartungsbetriebslücke. Es gelang uns, Kunden zu überzeugen, für kleinere Wartungsarbeiten nach Dubai zu kommen, statt nach Genf oder Basel zu fliegen.»

Verkauf an Permira Funds

Am 5. Oktober 2005 wurde Jet Aviation von Permira Funds aufgekauft. Permira ist eine europäische Privatkapitalgesellschaft mit Hauptsitz in London. Neben Jet Aviations «klarem, markanten Profil», so Permira, stellt die Business Aviation einen weltweit wachsenden Markt dar, der Raum für globale Expansion bietet, vor allem auf dem amerikanischen Markt. Permira war zwar vorher nicht im Bereich Bu-

siness Aviation aktiv, jedoch mit Ferretti, einem Anbieter von Luxus-Yachten, vertreten.

Kurz nach der Übernahme durch Permira, gab Jet Aviation bekannt, dass sie Midcoast Aviation, einen führenden Maintenance und Completion Service Provider, von Sabreliner gekauft hatten. Jet Aviation war schon seit geraumer Zeit am Unternehmen in St. Louis interessiert gewesen und besass nun den nötigen finanziellen Rückhalt für den Kauf. 2006 baute Jet Aviation eine neue FBO in Düsseldorf. Senior Vice President Johannes Turzer, damals General Manager von Jet Aviation in Düsseldorf, erinnert sich an den Wettlauf mit der Zeit, um den Bau noch vor Beginn der Fussballweltmeisterschaft fertigzustellen. Die Bauzeit war zwar anregend, aber nicht gerade entspannend gewesen. Über 60 Flugzeuge landeten zum feierlichen Anlass in der FBO. Die Lounge im oberen Stockwerk war vollgepackt mit Flugzeugbesatzungen, die während der Fussballübertragungen schrien und jubelten. Die FBO war mit einem Paukenschlag eröffnet worden.

Neuer Widebody-Hangar in Basel

Im Mai 2008 wurde in Basel der Hangar 7 eingeweiht, der gleichzeitig Platz für einen Airbus A380 und eine Boeing 747-8 sowie auch für ein paar mittelgrosse Flugzeuge bietet. Zum

Zeitpunkt der Eröffnungsfeier hatte Jet Aviation bereits mit dem VIP-Ausbau eines Airbus A340-600 im Rohzustand im Hangar 7 begonnen. Im selben Jahr baute das Unternehmen seine Maintenance-Services weiter aus und richtete eine Line Maintenance am internationalen Flughafen Vnukovo in Moskau ein. Zum bereits existierenden Management- und Charter-Betrieb in Hong Kong kam nun neu auch eine Maintenance hinzu.

Tochter von General Dynamics

2008 war Jet Aviation an 26 Standorten präsent und beschäftigte etwa 5600 Mitarbeitende. Die weltweite Businessjetflotte war von 1993 auf das Doppelte, nämlich knapp 16'000 Flugzeuge, angestiegen. Im August wurde bekanntgegeben, dass der Grosskonzern General Dynamics Jet Aviation kaufen werde. Somit würde Jet Aviation eine Tochtergesellschaft von General Dynamics Gulfstream Aerospace, was gleichzeitig die Aerospace Gruppe des Konzerns ankurbeln würde. Am 5. November war der Abschluss unter Dach und Fach.

Dies ist ein paar Wochen nachdem das Weltfinanzsystem in eine Krise geraten war. Jet Aviation hatte innerhalb von fünf Jahren zweimal den Besitzer gewechselt, was zu Änderungen im Management und Mitarbeiterfluktuationen geführt hatte. Ausserdem hatte sich das Unternehmen mit seinen Completions-Verträgen übernommen. Diese Herausforderungen, gepaart mit der globalen Krise, welche die Business-Aviation hart beutelte, brachten harte Zeiten sowohl für Jet Aviation als auch für viele andere Unternehmen weltweit.

General Dynamics lieferte sowohl finanzielle Unterstützung als auch Expertise. Sie hatten bereits Erfahrung mit ähnlichen Problemen wie Jet Aviation sie nun durchmachte und entsandten einige ihrer Mitarbeiter in die Schweiz, um bei der Umgestaltung von Arbeitsabläufen und der Straffung der Organisation zu helfen. Für General Dynamics, damals unter der Leitung von CEO Nick Chabraja, war aber eines klar: sie glaubten fest an ihr neues Schweizer Unternehmen.

Eigenes US-Charterflugzertifikat

Kurz nachdem Jet Aviation zu einem General Dynamics Unternehmen wurde, stand die Firma K Services, ein Charter-Betrieb und direkter Nachbar in Teterboro, zum Verkauf. Jet Aviation erwarb die Firma mit vier Angestellten, zwei Flugzeugen und ihrem Charterflugzertifikat. Als ausländische Gesellschaft in den USA hatte Jet Aviation keinen Anspruch auf ein eigenes Charterflugzertifikat. Bis zu diesem Zeitpunkt unterhielt das Unternehmen einen Ver-



Foto Jet Aviation

Im Mai 2008 wurde in Basel der Hangar 7 eingeweiht, der gleichzeitig Platz für einen Airbus A380 und eine Boeing 747-8 bietet.

trag mit New World Jet Corporation in Long Island, New York, um gewerbliche Charterflüge durchzuführen. Mit der Übernahme durch General Dynamics konnte Jet Aviation nun ein eigenes Zertifikat beantragen. Dass K Services zufällig zum Verkauf stand, brachte Jet Aviation sofort in den Besitz des ersehnten Dokumentes.

Globaler Hauptsitz in Basel

2011 war Jet Aviation erneut für einen Wachstumsschub bereit. Das Unternehmen eröffnete einen Flugzeugmanagement- und einen Charterbetrieb in Van Nuys, Kalifornien. Ausserdem zog Jet Aviation am Flughafen Jeddah um und erhielt so die Möglichkeit zum Bau eines neuen, noblen FBO-Terminals – mit einem zehn Meter hohen Bild des Matterhorns. Auf vielfachen Kundenwunsch wurden 2012 in Medina, Saudi-Arabien, Handling-Dienste eingeführt. In Houston, Texas, folgte die Eröffnung einer FBO und eines Maintenance-Betriebs.

Ebenfalls 2012 wurde der globale Hauptsitz des Unternehmens nach Basel umgesiedelt. Mit Ausnahme der Jahre als Jet Aviation von Palm Beach (Florida) aus geleitet wurde, war der Hauptsitz stets in Zürich beheimatet gewesen. Der Umzug nach Basel brachte den Hauptsitz zum Standort des grössten und ältesten Betriebs des Unternehmens zurück, an

jenen Ort, an dem 1967 Carl Hirschmann die Maintenance Hangars übernommen hatte.

Ausbau des FBO-Geschäfts

Von 2013 bis 2015 erweiterte Jet Aviation ihr Portfolio um folgende Betriebe: FBO Services an den Flughäfen Berlin Tegel und Schönefeld, Maintenance und eine FBO in Wien, und je eine FBO in München, am neuen Dubai World Central Flughafen und in Nassau auf den Bahamas. Ausserdem wurden eine neu renovierte und erweiterte FBO in Genf und ein neuer Hangar in Singapur eröffnet.

2016 erwarb Jet Aviation die in Los Angeles beheimatete Firma Avjet Corporation, einen weltweiten Jetcharter- und Managementbetrieb. Mit diesem Zuwachs an 45 verwalteten Flugzeugen konnte Jet Aviation nicht nur ihre Präsenz an der amerikanischen Westküste verstärken, sondern gleichzeitig noch etwas mehr Filmstar-Appeal gewinnen. Jet Aviation ist ebenfalls am Aufbau einer FBO am Flughafen Van Nuys in der Nähe von Los Angeles beteiligt. Und die Wachstumsrate hält weiter an. Obwohl Jet Aviation im August 2017 bekanntgab, dass die Maintenance und die Completion Services in St. Louis eingestellt werden, wurden die FBO- und die Managementgeschäftszweige vergrössert. So hat das Unternehmen FBOs an den Flughäfen Washington Dulles International und San Juan, Puerto Rico, erworben. In Malta wurden ein Management- und Charterbetrieb eröffnet, ein neues FBO-Gebäude in Boston-Bedford eingeweiht und der Bau von neuen Hangars in Basel und Singapur angekündigt.



Foto Jet Aviation

Der Präsident von Jet Aviation, Rob Smith.

Gleiches Serviceniveau weltweit

Die Businessjets, die Jet Aviation wartet, werden immer grösser, und die Betriebe benötigen entsprechend immer mehr Hangarfläche.

Neuster Wide-body-Hangar der Jet Aviation in Basel nimmt Gestalt an

Mit der offiziellen Grundsteinlegung für ihren neusten Wide-body-Hangar unterstrich Jet Aviation am 17. November die Bedeutung des **Standortes Basel** für sie. Die neue Infrastruktur ersetzt einen bisherigen Hangar am ursprünglichen Standort von Jet Aviation auf der Terminalseite des EuroAirports. Der 8700 Quadratmeter grosse Hangar soll Ende 2018 in Betrieb genommen werden. Nach zwei Jahren Planung und Vorbereitung markierte die Grundsteinlegung im Beisein von rund 100 Gästen den Auftakt der Bauarbeiten. Wie Jet-Aviation-Group-President **Rob Smith** betonte, verstärkt der Bau des neuen Hangars auch die Beziehung von Jet Aviation zum Standort Basel. Zudem sei es der nächste Schritt in der 50-jährigen Reise der Jet Aviation, welche ebenfalls genau an diesem Ort in Basel 1967 begonnen hatte. Das freute auch den EuroAirport-Direktor **Matthias Suhr**, der meinte, dass der neue

Jet-Aviation-Hangar eine grosse Symbolwirkung für den EuroAirport habe. Damit werde Basel nämlich zum internationalen Zentrum für Wide-body-Completions, welches mittlerweile weit über 2000 Arbeitsplätze sichere.

Im neuen Hangar werden neben einer Boeing 747, beispielsweise auch ein Airbus A350 und gleichzeitig diverse 737 oder A320 Platz finden. Die Investition von Jet Aviation zeigt auch, dass der Bedarf an **Grossraum-VVIP-Jets** weiter zunehmen wird. Mit dem neuen Hangar wird auch das Vorfeld um 5000 Quadratmeter erweitert und weitere 2000 Quadratmeter sind für Werkstätten vorgesehen. Um die Bauzeit zu überbrücken, hat Jet Aviation die Hangars und Werkstätten im Swiss-Gebäude nebenan für ihre Bedürfnisse gemietet.

Report Hansjörg Bürgi

www.jetaviation.com



Foto Hansjörg Bürgi

Den ersten Zement auf den Grundstein durfte der älteste Angestellte von Jet Aviation, Elie Zelouf, im Beisein der geladenen Gäste legen. Links im Bild Präsident Rob Smith, in der Mitte EuroAirport-Direktor Matthias Suhr, rechts Sylvain Von Hof, Director Real Estate bei Jet Aviation.

EAP

Die Reichweite der Flugzeuge nimmt ebenfalls zu und manche Maschinen können über 7000 nautische Meilen abdecken, was dazu führt, dass Passagiere mehr Zeit in der Kabine verbringen. Komfort und Bequemlichkeit in der Kabine spielen dabei eine sehr wichtige Rolle.

Auch kommen Kunden viel eher an verschiedenen Standorten mit Jet Aviation in Kontakt, was das Unternehmen zu seiner neuen One Jet Initiative motiviert hat. One Jet soll garantieren, dass Kunden an weltweit jedem Unternehmensstandort stets das gleiche Servicenniveau vorfinden. Also den gleichen Look für alle FBOs, eine gemeinsame FBO-App, einen globalen Preisangebotsprozess und ein Kundenmanagementsystem, das an jedem Jet Aviation Standort den gleichen auf den Kunden massgeschneiderten Service garantiert. Für eine geografische Expansion müssen Ak-

quisitionen getätigt werden. Dabei wird Jet Aviation von Genaral Dynamics profitieren. «Der vorhandene Spielraum erlaubt uns eine Bandbreite, die anderen Firmen nicht zur Verfügung steht», meint Dave Paddock, Senior Vice President and General Manager von Jet Aviations US Regional Operations. «Wir haben einen finanzkräftigen Besitzer, der Willens ist ins Unternehmen zu investieren. Und unsere Bilanz verleiht uns den nötigen Rückhalt.»

4500 Mitarbeitende, 3000 Jets

Während Jet Aviation weiter voranschreitet, erscheinen neue Technologien auf dem Spielfeld. Elektrischer Antrieb wird Flugzeuge bewegen, verschiedenste senkrechtstart- und -landefähige Flugzeuge werden zunehmend Punkt-zu-Punkt-Transport ermöglichen und autonome

Flugzeuge werden die Szenerie bevölkern. Jet Aviation Präsident Rob Smith weist darauf hin, dass Videokommunikation oder Kommunikation mittels Hologramm oder Virtual Reality so weit fortschreiten könnten, dass sie die Einstellung der Menschen zur Geschäftsfliergerei beeinflussen könnten.

Heute arbeiten knapp 4500 Mitarbeitende für Jet Aviation in mehr als 30 Flughafenbetrieben in Europa, dem Mittleren Osten, Asien, Nordamerika und in der Karibik. Die Dienstleistungspalette umfasst neben Maintenance, Completion, Refurbishment, Engineering, FBO und Tankservice auch Flugzeugmanagement, Charter und Personaldienste. Die Unternehmensbereiche Flugzeugmanagement und Charter in Europa und den Vereinigten Staaten verwalten gemeinsam eine Flotte von über 3000 Flugzeugen. +