



Die Passagiere können kommen: Der Jet ist startklar, die Flight Attendant bereit zur Begrüssung

Das aufwendige Geschäft mit den Überfliegern

Im Businessjet werden Passagierwünsche erfüllt – auch wenn die Flugbegleiterin dafür Burger braten muss

Pia Wertheimer (Text) und Thomas Egli (Fotos)

Kloten Die Szene erinnert an eine Haarspraywerbung. Stimme aus dem Off: «Berlin Schönefeld. 5.05 Uhr. Wieder mal Regen.» Eine schwarze Limousine hält neben einem weissen Businessjet. Dessen Captain öffnet die Wagentür. Eine Frau steigt aus. Neben der Passagiertreppe stehen Co-Pilot und Flugbegleiterin Spalier. Mit einem Händedruck begrüssen sie ihren Fluggast. Die Frau verschwindet in der Gulfstream. Schnitt.

Solche Episoden sind für die Firma Premium Jet Alltag. Ihr gehört der Langstreckenjet, den seine Crews liebevoll «Joe» nennen. «Diesen Übernamen verdankt er seiner Immatrikulation HB-JOE», sagt Geschäftsführer Fabio Hausammann. Und so steht im Hangar in Kloten neben «Joe» auch «Vrenys» – ein ebenfalls aus der Immatrikulation des Jets abgeleiteter Kosenamen. Die Firma betreibt neben «Joe» eine Flotte von drei Businessjets, die sich zwar in Privatbesitz befinden, von ihren Eigentümern aber zur kommerziellen Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Hinzu kommen sechs Maschinen von Firmen oder Einzelnen, die sie nicht verchartern. Sie werden von Premium Jet bewirtschaftet und von ihren Besatzungen geflogen.

An diesem regnerischen Morgen beträgt das Durchschnittsalter von «Joes» Crew 29 Jahre. Die Flugbegleiterin eskortiert die Passagierin in die Kabine. Hier hat diese die Wahl: Hinten steht ein Bett, daneben eine Polsterbank. Vorne acht stattliche Fauteuils. Sie sinkt in einen der Sessel. Auf

dem Fenstersims liegen neben einem Topf mit Orchideen und einer Schale mit Erdbeeren im Schokomantel die neusten Ausgaben verschiedener Zeitschriften. Die Flugbegleiterin, im dunklen Deuxpièces, hat die aktuelle Ausgabe diverser Tageszeitungen vor dem Abflug ausgedruckt und gebunden. «Der Zeitungslieferant war so früh noch nicht da», erklärt sie die unübliche Erscheinung der Publikation.

Ferienfliegerei hat in fünf Jahren um 20 Prozent abgenommen

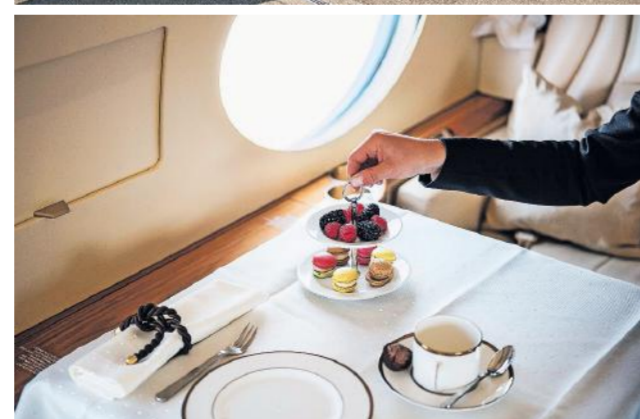
Die Presse ist vor allem für die Geschäftsreisenden wichtig, und diese sind die Hauptkundschaft der Businessjet-Betreiber. 2016 verzeichneten die von Premium Jet eingesetzten Maschinen rund 1500 Flugbewegungen. Zu 85 Prozent transportieren sie Geschäftsleute. Laut Hausammann machte die «Ferienfliegerei» immer schon den kleineren Teil aus. Sie ging aber in den vergangenen fünf Jahren um 20 Prozent zurück. Ausschlaggebend dafür war die russische Kundschaft, die früher die Jets häufiger für private Zwecke charterte. Die Zunahme der beruflichen Flüge hat diesen Rückgang inzwischen aber mehr als ausgeglichen: Premium Jet verbuchte 2016 etwas mehr Flugbewegungen als im Vorjahr.

Während die Piloten im Cockpit Platz nehmen, wirft die Passagierin einen Blick in die Frühstückskarte, die mit einem persönlichen Willkommensgruss versehen ist. Sie wählt den exotischen Obstsalat, serviert in einer halben Papaya, dazu Kaffee. Das Menü hat die Flugbegleiterin zusammengestellt. Auf Flugplätzen wie Berlin Schönefeld ist das exklusive Catering ein-

Jet mit Kosenamen: Die Gulfstream von Premium Jet heisst Joe



Friandisees zum Kaffee: VIP-Catering gehört zum Angebot



Die Wahl zwischen komfortabel und bequem: Bett und Sitzbank



Grundsätzlich gilt: Ein gutes, der Tageszeit angepasstes VIP-Catering ist im Charterpreis inbegriffen. «Da gehören gewisse Spezialwünsche dazu», sagt der einstige Banker, der heute leidenschaftlicher Aviatiker ist. Anders verhalte es sich, wenn der Kunde etwa einen exklusiven Tropfen trinken möchte. Ist er kostspieliger als der Wein, den Premium Jet im Sortiment hat, kommt er auf die Rechnung. Diese beläuft sich auf rund 125 400 Franken für eine Reise von Zürich nach New York und zurück mit «Joe», einem Jet für bis zu 14 Passagiere. Im Betrag enthalten sind die Verpflegungen an Bord und unter anderem zwei Übernachtungen der dreiköpfigen Besatzung in New York.

«Oft entscheiden sich unsere Kunden aber nicht wegen des Luxus für einen Businessjet.» Zwar spiele für Passagiere auf längeren Distanzen der Komfort eine zentrale Rolle. Auf Europaflügen stehe aber die Effizienz im Vordergrund. So ködern Billigairlines ihre Kunden mit Spartarif, während Chartergesellschaften mit Zeitersparnis argumentieren. Zum Vergleich: Die Reise Zürich-London-Zürich kostet mit einer Billigairline rund 250 Franken pro Person. Premium Jet verrechnet für einen sechszwölfstündigen Jet rund 10 900 Franken, inklusive einer kleinen Mahlzeit. Umgekehrt verspricht der Billiganbieter für den Hinweg eine Flugdauer von 1 Stunde und 40 Minuten. Die gesamte Reisezeit von der Abfertigung in Zürich bis zum Verlassen des Flughafens in London dauert aber an die dreieinhalb Stunden. Premium Jet rechnet dafür mit 1 Stunde und 15 Minuten, denn ihre Passagiere benutzen separate Ein- und Ausgänge mit eigenen Kontrollen und fahren mit der Limousine zum Jet.

Manchmal sind es aber ganz andere Aufmerksamkeiten, die Fluggäste an die Chartergesellschaft binden. So verteilt die Crew für einen Kunden vor dem Start in der Kabine zahlreiche Teddybären gegen seine Flugangst – und dabei hat jedes Kuscheltier seinen festen Platz. Oder das Beispiel eines irischen Stars, der nach seinem Gig vor dem Flug noch duschen wollte, aber weder im Konzertgelände noch am Flughafen die Möglichkeit dazu hatte. Die Flugbegleiterin, in deren Heimatstadt das Konzert stattfand, fackelte nicht lange: Sie stellte dem Star ihr Badezimmer zur Verfügung.

Vom Piloten zum Butler eines Prinzenpaares

Besondere Flexibilität legte eine andere Besatzung an den Tag: An Bord ihrer Maschine befand sich das Prinzenpaar eines europäischen Königshauses auf Hochzeitsreise. Mitten in den Flitterwochen erfuhr die Entourage der Royals, dass Paparazzi an der nächsten Destination auf die Frischvermählten warteten. Weil das Paar schon auf dem Weg zum Airport war, musste rasch eine Lösung her. Die Royals wurden kurzerhand ins Hotel der Crew beim Airport einquartiert, wo die Flugbegleiterin sich um die fürstliche Verpflegung kümmerte und die Piloten die Butlerrolle übernahmen.

Aber nicht immer sind die Passagiere so pflegeleicht wie diese Frischvermählten. Die Besatzungen kennen die schwierigen Fälle, die bei Unvor-gesehenem sofort sehr ungehalten reagieren. Hausammann drückt es diplomatisch aus: «In den Augen einiger Kunden sind wir sogar für das Wetter verantwortlich.»

Die Cockpit-Crew von «Joe» lässt sich jedenfalls vom Hudelwetter in



Inbegriffen, sofern die Flasche im Sortiment ist: Wein und Champagner

Berlin nicht beirren. Sie hat die Flugvorbereitungen abgeschlossen. «Ihre Gulfstream rollt. Wie Hausammann weiss, haben die Piloten der Geschäftsfliegerei oft eine engere Beziehung zur Maschine als ihre Kollegen im Linienverkehr. «Anders als bei den Airlines sind sie in einem einzigen Flugzeug zugeteilt und kennen es wie ihre Hosentasche.» Die Handgriffe der beiden jungenhaften Piloten zeugen von Routine. Sie machen keinen Hehl aus ihrem Stolz, am Steuer dieser Maschine zu sitzen. Die Fliegerei ist ihre Leidenschaft, für die sie privat einen beachtlichen Preis zahlen: Sie sind jeweils zwei Wochen am Stück dienstlich unterwegs.

Das ist aber nicht der einzige Unterschied zu den Airlinekollegen. Sie fliegen immer neue Destinationen an, landen an den entlegensten Orten. Mitunter ist das nur ein kleines Gebäude und eine Piste. Dann holen die Dispatcher am Hauptsitz in Zürich für sie Informationen ein – etwa über die Piste und die topografischen Verhältnisse. «Manchmal sind das so unbekannte Destinationen, dass unsere Mitarbeiter erst einmal zu Google Maps greifen, um in Erfahrung zu bringen, wo der Ort überhaupt liegt.»

In der Schweiz ist dies kein Thema, sie ist für die Businessjet-Crews ein bekanntes Terrain: Der Genfer Flughafen mischt in der Geschäftsfliegerei ganz vorne mit. Europaweit zählte er 2015 durchschnittlich am zweitmeisten Businessjet-Abflüge (41) pro Tag. Nur Paris Le Bourget (63) verzeichnet mehr Starts. Der Zürcher Airport liegt an fünfter Stelle.

Genf Cointrin. 6.30 Uhr. Nebel. Die Passagierin tritt aus der Maschine und verschwindet in einer schwarzen Limousine.

fach zu organisieren. Das leisten dort spezialisierte Firmen. Ganz anders sieht es in Afrika aus – etwa in Sambia, wo ein Geschäftsmann ab und zu hinreist. Für den Rückweg kauft die Flight Attendant bereits in Zürich mit Trüffeln gefüllte Pasta in einer Delikatessenabteilung. «Mit Erlaubnis des Küchenchefs stelle ich mich dann im Hotel an den Herd und koche die Teigwaren mit Mineralwasser selbst», sagt die gross gewachsene Deutsche.

Seit einigen Jahren fungiert die gelernte Hotelfachfrau in luftiger Höhe als Gastgeberin. Sie ist dezent geschminkt, ihre Haare sind streng aus dem Gesicht gebunden. Die junge Frau wirkt genau so, wie sie sich durch die Kabine bewegt: diskret. Ein Kontrast zu ihrem Temperament: Sie liebt die steten Herausforderungen, vor die sie ihr Job in den entlegensten Ecken der Welt stellt – und dass sie sie oft eigenständig meistern muss. Etwa wenn ein Kunde für seine Kinder frische Big Macs verlangt. Dann ist Verhandlungsgeschick gefragt – und Charme. Dann muss die Flugbegleiterin mit dem Verantwortlichen der örtlichen Fast-Foodfiliale schachern. «Er hat mir die Zutaten mitgegeben, damit ich die Burger im Flug frisch zubereiten konnte.»

Schlägt der Kunde mit solchen Wünschen nicht über die Stränge, belasten sie die Schlussabrechnung nicht. So hat die Flugbegleiterin auch schon fünf Stunden lang die Strassen Tokios nach einer besonderen Zigarrenmarke abgesehen – ohne finanzielle Konsequenzen. «Solche Dinge bedeuten zwar einen logistischen Aufwand, finanziell sind sie aber vertretbar», sagt Geschäftsführer Hausammann.