



Ungewöhnliche Holzkonstruktion: der neue Hangar der Amac Aerospace auf dem Euro-Airport.

MARTIN TOKCI

In acht Jahren zur Weltelite

Vierter Hangar Die Basler Amac Aerospace gehört zu den fünf weltgrössten Flugzeug-Innenaustattern

VON STEFAN SCHUPPLI

Ja, genau: Es ist tatsächlich Holz. Die -zig Meter langen Sparren überspannen den ganzen Hangar ohne eine Abstützung. Und die «Fundamente» der Stützen gleichen Widerlagern von Brücken – es wird ein imposanter Bau, dieser vierte Hangar, der im Oktober betriebsbereit sein wird.

«Wir hätten ihn schon früher brauchen können. Er gibt uns mehr Flexibilität. Und es ist auch eine kleine Expansionsreserve», sagt Amac-Finanzchef Mauro Grossi bei einer Werksbesichtigung der bz. Das Wachstum sei freilich nicht mehr so stark wie vor drei Jahren, aber immerhin. Auf die Holz-Variante sei man gestossen als beim Bau des anderen Hangar der Stahl knapp und teuer war. Dicke Holzbalken hätten übrigens bei einem Brand bessere Stabilität als Stahl, der sich in der Hitze verbiege.

Luxusausbau

In den bestehenden Hangars werden Flugzeuge gewartet und innen ausgebaut.

Da ist beispielsweise diese Boeing 777, eines der grössten Verkehrsflugzeuge der Welt, die derzeit neu ausgebaut wird. Es lässt sich erahnen, in welchem Luxus sich das Interieur präsentieren wird. Das Bett hat enorme Ausmasse. Ans Schlafzimmer angegliedert sind das Badezimmer und der Ankleideraum. Die goldenen Wasserhähnen sind noch nicht montiert. Gleich nebenan das Sitzungszimmer. 24 Fauteuils in etwa. Danach kommt die Business Class für das Gesinde.

Wer besitzt ein solches Flugzeug, das im Rohzustand schon 150 Millionen kostet? Ein Scheich aus dem Nahen Osten, sagt Waleed Muhiddin, Sohn des Amac-Mitbesitzers Kadri Muhiddin. Diskretion ist in diesem Geschäft alles. Es ist bereits eine Ausnahme, dass Aussenstehende das Innenleben des Flugzeugs eines Kunden überhaupt zu Gesicht bekommen.

Eigene Schreiner und Sattler

Beim Innenausbau wird nicht gespart. Ein Flugzeugsitz kostet, um ein Beispiel

US-LUFTAMT

Zulassung auch für US-Flugzeuge

Diese Woche hat Amac einen **Meilenstein** erreicht. Die US-Luftfahrtbehörde FAA hat der Firma die **Konzession erteilt, US-zertifizierte Flugzeuge (mit der Kennung «N-») zu warten** und zu testen. «Darauf haben wir lange gewartet und wir sind glücklich, dass wir für die Wartung akkreditiert worden sind», sagt der operative Leiter Bernd Schramm. Der US-Markt ist bezüglich der Privatfliegerei sehr wichtig. (STS)

zu nennen, im Rohzustand 60 000 Franken. Bereits in einem gewöhnlichen Fauteuil steckt viel Hightech. Polster werden in Handarbeit gefertigt. In der Polsterei steht eine ganze Reihe professioneller Nähmaschinen, mit denen Leder aller Qualitäten verarbeitet werden kann. In der Schreinerei werden Einbaumöbel aus erlesenen Hölzern gefertigt, Furniere stellen die Schreiner vor Ort selbst her. Danach werden in der Malerwerkstatt die Lackschichten aufgetragen, sorgfältig, eine um die andere. Dazwischen wird geschliffen. In einer Boeing 747, die derzeit noch auf dem Vorfeld steht, werden 700 Kilometer oder 1,5 Tonnen zusätzliche Kabel verbaut.

Amac Aerospace entstand 2006, nachdem es bei Jet Aviation zu einem Besitzerwechsel kam: Die Besitzerfamilie Hirschmann verkaufte an die Beteiligungsfirma Permira. Einige Jet-Aviation-Manager sprangen ab und gründeten die Amac Aerospace. In diesen bald zehn Jahren ist ein Unternehmen mit 650 Vollzeitstellen und einem Umsatz von rund 180 bis 200 Millionen Franken herangewachsen. Im Prinzip machen sie das gleiche wie damals die Jet Aviation, nämlich Flugzeuginnenausbau und Wartung.

Wartungsbetrieb ist zunehmend

Seit dem 3. Hangar sei der Geschäftsgang stabil, sagt Mauro Grossi. «Wir haben immer wieder Spitzenzeiten, wo wir räumlich am Limit fahren.» Der Wartungsbetrieb ist leicht zunehmend, auch 2015 und 2016. Das Verhältnis zwischen Ausbau und Wartung ist etwa 1:1.

Für einige Angestellte war Amac ein

Glücksfall: Bei Peugeot und später bei Lufthansa Technik verloren viele ihre Stelle und fanden bei Amac eine neue Tätigkeit. «Wir brauchen gute Fachleute», sagt Grossi. Bezüglich des Steuerstreits mit Frankreich ist Grossi gewiss, dass man eine zufriedenstellende Lösung finde. Amac habe mit Frankreich derzeit ein Basisabkommen über eine Steuerauscheidung. «Wegziehen werden wir nicht, sonst würden wir nicht den vierten Hangar bauen», sagt Grossi.

Pilatus-Vertretung

In Istanbul betreibt Amac eine Vertretung der Firma Pilatus. Im Moment ist es noch der einmotorige PC 12, der freilich im Nahen Osten nicht die grosse Akzeptanz genießt. Deshalb machen sich Amac wie auch Pilatus Hoffnungen für den neuen Twinjet PC 24, der kürzlich seinen Erstflug absolviert hatte. Weiter hat Amac eine Niederlassung in Zürich.

Die unmittelbare Nähe der Konkurrenz Jet Aviation scheint nicht gross eine Rolle zu spielen, zwischen den beiden Firmen eine Form von Entente zu herrschen: Beide haben ihre Kunden, beide haben zu tun. Zwischendurch hilft man sich sogar mit irgendwelchen Gerätschaften aus. Im Moment scheint Jet Aviation wieder etwas stärker zu wachsen.

Zwei Konkurrenten am selben Platz muss kein Nachteil sein: Sowohl Kunden wie auch Arbeitnehmer haben eine direkt vergleichbare Wahl. Das spornt an. Basel ist im Aviatik-Technikbereich definitiv auf der Landkarte. Der geografisch nächste Konkurrent ist Lufthansa in Hamburg, danach folgen Greenpoint, Air Associated Center und L3, alle in Texas, USA.