



Das Cockpit der Legacy 600 von Air Hamburg Private Jets. Angetrieben wird das moderne Flugzeug von zwei Rolls-Royce-Turbofans AE3007-A1E, die je 35,38 kN Schub leisten.

Air Hamburg

NORD LICHTER

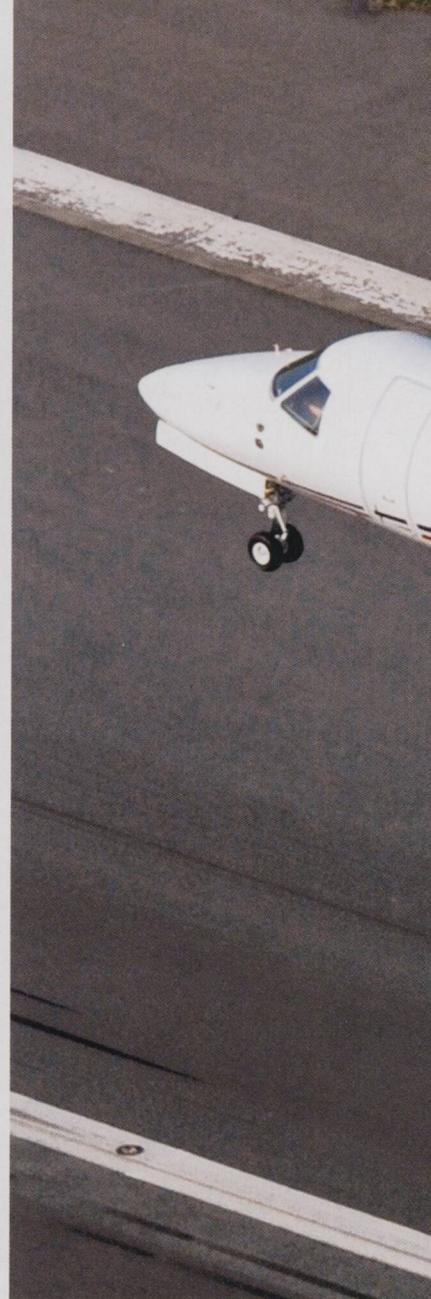


Geschäftsführer und Captain Alexander Lipsky mit Metallica-Leadsänger James Hetfield vor der Citation XLS.

Mit einer Flotte von zwölf Jets und drei Turboprops schickt sich Air Hamburg an, den Markt der Geschäftsreiseflüge zu beleben: 35 Pilotinnen und Piloten fliegen für das junge hanseatische Luftfahrtunternehmen Banker und Reeder, Showstars und Fußballer, aber auch Organe und Isotope.

Air Hamburg: Das sind Floris Helmers und Alexander Lipsky. Die beiden Hanseaten haben in Uetersen ihre Pilotenausbildung gemacht und 2001 gemeinsam die Flugschule Hamburg gegründet. Das Geschäft mit der Ausbildung lief zwar gut, aber die beiden jungen Piloten wollten nicht nur eingleisig agieren. Sie gründeten 2005 die Air Hamburg Private Jet Charter als weiteren Unternehmenszweig. Die entsprechende Klientel gab es in der Hansestadt reichlich, und der erste Jet der Air Hamburg war eine Cessna Citation Bravo.

Mit der Übernahme eines Geschäftsreiseflug-Unternehmens aus Hamburg, inklusive seines Personals, ergab sich 2008 die erste Expansion. Die zweite Citation Bravo zog bei Air





Hamburg ein. Das blieb auch den Medien nicht verborgen, und die Tageszeitung „Die Welt“ veröffentlichte ein Porträt des aufstrebenden Business-Aviation-Unternehmens.

Mike Ulka, damals noch Projektmanager bei der benachbarten Luft-hansa, heute Prokurist bei Air Hamburg, hatte den Artikel auch gelesen. Er suchte und fand die neue Herausforderung, zumal er damit auch seinen persönlichen Traum vom ATPL wahr werden ließ: Ulka fliegt heute neben seinem Hauptjob in der Geschäftsleitung regelmäßig als Copilot auf der CJ3.

Der persönliche Kontakt zum Kunden ist ihm wichtig. „Da erfährt man mehr und kann auf Kritik und Anregungen viel besser reagieren. Nur in der Legacy gibt es eine Flugbeglei-

terin. Ansonsten handhaben wir das immer so, dass der Copilot für das Catering der Passagiere sorgt. Das hat auch den Vorteil, dass die Passagiere in dem relativ kleinen Raum im Jet weitgehend ungestört unter sich sein können.“

Als wir uns im Café „Himmelschreiber“ am Hamburger Flughafen für dieses Porträt treffen, kommt Ulka gerade von einem Europaflug mit der CJ3 zurück. Auf dem Rückweg aus der Schweiz wurden drei Schweizer Fußballnationalspieler nach Norddeutschland zu ihren Bundesliga-Vereinen geflogen. Sie hatten am Abend zuvor in Basel ein Länderspiel gegen Brasilien bestritten und 1:0 gewonnen. „Die waren gut drauf, als sie mit uns flogen, und interessierten sich sehr für die Technik sowie für den

Pilotenjob“, erzählt Ulka. „Wir haben häufig Promis an Bord: Sportler, Musiker, Schauspieler oder Industrielle, oft auch Reeder, deren Tagesziele Rotterdam oder Antwerpen heißen.“ Manche Gäste wollen allerdings unerkannt bleiben und ungestört. Aber manche suchen auch die Kommunikation, wie beispielsweise Brad Pitt, George Clooney, James Hetfield, Antonio Banderas oder Smudo.“

Insgesamt beschäftigt Air Hamburg 75 Mitarbeiter. Unter den 35 festangestellten Piloten sind drei weibliche Copiloten. Air Hamburg betreibt neben der Flugschule am GAT in Fuhlsbüttel auch das Handling für die eigenen Maschinen sowie für Fremdkunden. Zudem gehört das Café „Himmelschreiber“ zum Unternehmen. Das war mit dem Einstieg

Die Embraer Legacy 600 bei ihrer ersten Landung in Hamburg. Der brasilianische Business Jet verfügt über komfortable Schlafsitze und eine eigene kleine Bordküche.


AIR HAMBURG
PRIVATE JETS



Der GAT-Bereich mit dem Café „Himmelsschreiber“ (unten im Bild) am Flughafen Hamburg. Von dort hat man beste Sicht auf das gesamte Areal.

ins Jetgeschäft übernommen worden und ist für die Produktion des eigenen Caterings ab Hamburg zuständig. Ulka bezeichnet es als ideale Plattform für das Treffen mit Gästen und potenziellen Kunden, denn von der Caféterrasse hat man einen exklusiven Blick auf den gesamten Hamburger Flughafen. Rundfluggtickets zum Schnuppern kann man gleich an der Theke erwerben.

„Allerdings steht unsere Flotte nicht unbedingt ständig in Hamburg“, sagt Ulka. „Wir betreiben eine ‚Open Base Policy‘. Es wäre viel zu teuer, alle Jets von ihren Einsätzen immer wieder nach Hamburg zurückzuführen. Wir nutzen Broker europaweit, die an ausländischen Plätzen die entsprechenden Anschlussflüge für uns vermitteln. Deshalb sind unsere Piloten auch nicht an den Standort Hamburg gebunden.“

Um die Flugzeuge wirtschaftlich zu betreiben, werden sie möglichst ihrem Profil entsprechend eingesetzt. So operiert die erste brandneue Embraer Legacy 600, seit Mitte 2013 jüngstes Familienmitglied in der Air Hamburg-Flotte, oftmals von Moskau aus. Dort ist die Klientel für den ge-

räumigen Business Jet zu finden. Alles, was in Russland Rang, Namen und Geld hat, fliegt heute im Business Jet. Bevorzugte Ziele ab Moskau sind London, Nizza, Olbia (Sardinien) und Paris. Die Citation CJ3 und Citation XLS fliegen im Sommer häufig zu Zielen im Mittelmeer, im Winter sind es die bekannten Skiregionen um Sion, Samedan, Chambéry und Innsbruck.

Eine der beiden Citation Bravo kann von Hamburg aus mit kurzer Vorlaufzeit Ambulanzflüge oder Organtransporte durchführen – auch nachts. Die King Air 200 ist mit sieben Passagierplätzen bestens geeignet für kürzere Pisten, die für Jets nicht mehr geeignet sind, wie beispielsweise in Borkum oder in La Môle in Frankreich.

Während rund 90 Prozent aller Air Hamburg-Flüge mit Passagieren erfolgen, transportieren die Jetbesatzungen auch zeitkritische Frachten. Neben Teilen für die Automobilfertigung sind dies Ärzteteams mit Organen für Transplantationen oder auch Isotope für radiologisch-medizinische Anwendungen.

DIE FLOTTE NUR VON EINER BASIS AUS ZU BETREIBEN WÄRE NICHT WIRTSCHAFTLICH

„Die sind was ganz Besonderes“, weiß Ulka zu berichten, „denn Isotope sind weitgehend instabil und haben nur eine begrenzte Haltbarkeit. Kürzlich haben wir mit der CJ3 Isotope aus einem pharmazeutischen Institut bei Lille nach Kopenhagen fliegen sollen, als nach dem Start das linke Hauptfahrwerk nicht einfuhr. Bei einem Passagierflug wären wir sofort wieder gelandet. Da wir aber keine Menschen an Bord hatten, flogen wir laut Checkliste in FL 180 mit 200 Knoten, prüften, ob der Sprit reichen würde. Als alles safe war, flogen wir weiter nach Kopenhagen und brachten die Fracht etwas langsamer, aber sicher ans Ziel.“

Eher zum Schmunzeln sind die skurril anmutenden Flüge für reiche Scheichs. Da wird der Business Jet auch schon mal zum exklusiven Cargo-Transporter für ein paar Maßanzüge oder für einen einzelnen Hund.

Die zwei Turboprops BN-2 Britten-Norman Islander (mit je acht Passagierplätzen) betrieb Air Hamburg eine Zeitlang als Air Taxi zwischen

Hamburg und Helgoland. „Der Betrieb war sehr personalintensiv, und den Kunden war der relativ hohe Ticketpreis im Vergleich zu Billig-Airlines nur schwer zu vermitteln. Wir haben das wieder eingestellt.“ Heute fliegen die BN-2 Techniker und Material von Hamburg und dem dänischen Billund zum Zwischenlager eines Offshore-Windpark-Betreibers auf Helgoland.

Zudem werden die BN-2 für Observationsflüge für die Wissenschaft eingesetzt. Während die Einzugsgebiete der Offshore-Parks systematisch in niedrigen Höhen abgeflogen werden, messen Biologen von Bord aus die Population von Seevögeln oder Schweinswalen. Für die Besatzungen ist das ein harter Job, denn die Flüge dauern sechs bis acht Stunden am Stück, und die sehr unbequemen Überlebensanzüge sind Pflichtbekleidung.

Auch für die Zukunft hat sich Air Hamburg bereits eingerichtet: Kürzlich übernahmen die Nordlichter die Flotte eines in Düsseldorf beheimateten Executive-Flugunternehmens. Die zusätzliche Legacy und die Phenom 300, beide vom brasilianischen

Hersteller Embraer, passen vorzüglich ins Portfolio der Hamburger und machen sie auch ein Stück unabhängiger von Cessna.

Ein weiterer Schritt für Air Hamburg ist die Mitarbeit im 2012 gegründeten AirClub, eine Allianz von europäischen Business-Aviation-Betreibern, die allesamt ähnliche Standards, Sicherheits- und Qualitätsrichtlinien haben. Mitglieder im AirClub, dessen Sitz in der Schweiz ist, sind PrivatAir (Schweiz), Flying Group (Belgien), Air Alsi (Dänemark), Globe Air (Österreich), Corporate Jet (Spanien), Master Jets (Frankreich) ACM (Karlsruhe/Baden-Baden), LEA (England) und Air Hamburg.

Die Allianz ermöglicht vereinfachte Subcharter, die Nutzung von Prioritäten bei der Weiterleitung von Aufträgen und hilft dem einzelnen Mitglied, viel Geld zu sparen bei gemeinsamen Einkäufen von Hotelkapazität, Treibstoff und Handling. Kein schlechter Ansatz, wenn man bedenkt, dass kleine Betreiber in der Business Aviation allein immer geringere Überlebenschancen haben, während sich die „Etablierten“ im Verbund zunehmend stabilisieren können.

Renate Strecker

Air Hamburg in Zahlen

Gegründet: 2005 **Heimatbasis:** Flughafen Hamburg (GAT)
Flotte: 2 Embraer Legacy 600, 1 Phenom 300, 2 Citation CJ3, 1 CJ 525, 2 Citation Bravo, 4 Citation XLS, 1 Beech King Air 200, 2 BN-2 **Durchschnittliche Flugstunden der Jets im Jahr:** 8000. Dabei fliegen einzelne Maschinen bis zu 100 Stunden im Monat. **Umsatz:** Air Hamburg entwickelt sich stetig aufwärts. 2010 waren es 11,6 Mio. Euro, 2012 bereits 23 Mio. Euro; für 2013 sind 27 Mio. Euro anvisiert. **Internet:** www.air-Hamburg.de