

Interview mit Zimex-Verantwortlichen Guy Girard und Hugo Kopp

«Neues Standbein Fracht»



Die neue ATR-72F HB-ALL von Zimex Aviation vor ihrem Unterhaltshangar in St. Gallen Altenrhein. Gleichzeitig mit der Einführung der ATR-72 hat Zimex auch ihr Logo erneuert.

Die 1969 gegründete Zimex Aviation ist heute die älteste Schweizer Fluggesellschaft. Sie startet derzeit mit zwei ATR-72 in ein neues Geschäftsfeld, verfügt über eine eigene Trainingsorganisation und neue Investoren aus der Schweiz. SkyNews.ch sprach mit dem langjährigen CEO Hugo Kopp und dem neuen Verwaltungsratspräsidenten Guy Girard über aktuelle Herausforderungen.

ZUR PERSON

Hugo Kopp

Der 1965 geborene Hugo Kopp liess sich zum Bauingenieur ausbilden und erlangte mit einem Nachdiplomstudium seine Betriebswirtschaftskenntnisse. Im Jahr 2000 stiess er als Quereinsteiger zu Zimex und baute während zwei Jahren die Operation in Algerien auf. Fliegerisch war er als Privatpilot etwas «vorbelastet». Per 1. Januar 2003 übernahm Hugo Kopp die Geschäftsführung der Zimex als CEO. Seither übt er diese Funktion aus. Bei seinem Start in der Zimex betrieb sie nur noch sieben Flugzeuge, heute sind es 20.

Hugo Kopp ist verheiratet, hat zwei Kinder und wohnt im Aargau, in der Nähe des Flugplatzes Birrfeld, von dem aus er auch gelegentlich als Privatpilot startet. Zu seinen weiteren Hobbys zählt er die Familie, Haus und Garten sowie Ausdauersport, dies zu Fuss, auf dem Velo und im Wasser. Er ist ein Triathlet.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

Weshalb steigt Zimex in das Express-Paket-Geschäft ein?

Wir wollen ein zweites Standbein, neben den bewährten humanitären Operationen und den Flügen für die Ölindustrie, aufbauen. Dabei ergeben sich diverse Synergien. Das Frachtgeschäft trägt auch zur Verteilung des Risikos bei, denn das traditionelle Business der Zimex ist, mit den tiefen Ölpreisen, den schwachen Währungen und der geopolitischen Lage in Afrika, nicht risikolos. Das Kerngeschäft der Zimex in der Arbeitsfliegerei ist ACMI – sie stellt das Flugzeug, Crew, Unterhalt und Versiche-

zung dem Kunden zur Verfügung – das funktioniert im Express-Frachtgeschäft ähnlich, einfach mit einem etwas grösseren Flugzeug. Die ATR-72 in der Cargo- sowie in der Passagiversion kann sehr gut auch für bisherige und neue Kunden in unserem angestammten Bereich der Arbeitsfliegerei eingesetzt werden, falls die Pilatus Porter, die Twin Otter oder die Beech 1900 zu klein werden. Zudem verfügt Zimex über sehr gute Mitarbeitende und ein funktionierendes, krisenerprobtes Management, die gemeinsam eine gute Firmenkultur pflegen, auch das war ein wesentlicher Grund für den Ausbau der Aktivitäten.

«Heute bestellt man am Nachmittag und wünscht die Lieferung bereits am Folgetag.»

Ist das Express-Paket-Geschäft nach wie vor boomend?

In den vergangenen Jahren ist das Express-Geschäft aufgrund des starken Wachstums der Bestellungen übers Internet mit zweistelligen Raten gewachsen. Im Moment herrscht eine gewisse Unsicherheit und Zurückhaltung, weil die Folgen der Übernahme von TNT durch FedEx noch unklar sind. Aber wir haben keine Bedenken, das wird sich einspielen und mit den Wachstumsraten der verschiedenen grossen Online-Händlern, wird dieses Geschäft weiterhin signifikant zunehmen. Heute bestellt man am Nachmittag und wünscht die Lieferung bereits am Folgetag. Deshalb sind wir sehr zuversichtlich. Express-Pakete bilden ein sehr gutes, gesundes, aber auch anspruchsvolles Nischengeschäft.

Wo gibt es nun Synergien mit den traditionellen Zimex-Operations?

In unseren Tätigkeitsgebieten in Afrika, dem Mittleren Osten und in Asien ist das Express-Paketgeschäft teilweise erst im Entstehen. Aufgrund von fehlenden oder schlechten Strassen ist man dort auf gute Luftverbindungen angewiesen. Da sehen wir durchaus langfristige Perspektiven, bei denen uns unsere Erfahrungen in diesen Regionen zugute kommen.

Dann wird es wohl nicht bei den beiden ATR-72F bleiben?

Das ist nicht die Idee. Wir verfolgen eine längerfristige Fünf-Jahres-Strategie, die auf ein gesundes nachhaltiges Wachstum in beiden Geschäftsbereichen der Zimex ausgelegt ist, und die den zukünftigen, veränderten Transportbedürfnissen der Integrator (Expresspaket-



Foto Hansjörg Bürgi

Zimex-CEO Hugo Kopp (links) und VR-Präsident Guy Girard verfügen über eine langjährige Erfahrung in der Schweizer Aviatik.

transporteure) Rechnung trägt. Wir planen vorerst drei ATR-72F in Europa einzusetzen. Unsere erste ATR, die HB-ALM, konnten wir im Rahmen eines mehrjährigen Vertrages an die europäische Bespoke Distribution Aviation (BDA Logistics) vermieten, sie trägt auch deren Logo. Die HB-ALL fliegt in unseren neuen Farben und wird vorerst für Charterflüge und auch als Back-Up-Flugzeug eingesetzt. Längerfristig sieht unsere Strategie aber eine Flotte von weiteren ATR-72F und auch von Jet-Frachtern vor.

Wie hat die Branche auf den Einstieg von Zimex ins Frachtgeschäft reagiert?

Sehr positiv. Die Integrator sehen die aktuell stattfindende Konsolidierung im Bereich der Feeder-Airlines mit grosser Sorge. Fliegen weniger Anbieter, steigen nicht nur die Preise, sondern auch die Qualität des Services nimmt

wesentlich ab. Gerade hier sind wir überzeugt, dass wir uns mit unserem Qualitätsausweis von der Konkurrenz deutlich abheben können. Qualität war immer schon die Kernkompetenz der Zimex in all den vielen Jahren ihrer Geschichte. Wir sind überzeugt, dass wir da eine gute Nische füllen können.

Wer sind die Besitzer von Zimex Aviation heute?

Es ist eine Gruppe von schweizerischen Investoren hauptsächlich aus dem Transport- und Bankensektor, die langfristig ausgerichtet sind und sich in der Beteiligungsgesellschaft Corvus Aero vereint haben. Zimex befindet sich also vollständig in schweizerischem Besitz. Bis 1999 gehörte Zimex Aviation Holding ihrem Gründer, Hannes Ziegler. Dann verkaufte er sie an einen deutschen Investor, mit Wohn-

Guy Girard

Der in Basel aufgewachsene Guy Girard hat nach seinem Wirtschaftsstudium an der HSG St. Gallen sowie an der Universität Basel an verschiedenen Handelsschulen unterrichtet und die Basler Kaderschule BKS aufgebaut und geführt. Doch bereits während des Studiums lernte er bei der Flugschule Basel fliegen und bildete sich als Berufspilot, IFR-Fluglehrer und BAZL-Experte weiter. 1987 trat er als Chefpilot bei Farnair ein und wurde Flight Operations Manager, 1991 wurde er mit der Geschäftsleitung betraut. Zunächst flog er weiterhin als Captain und Instruktor auf der Fokker F-27, bis er 1995 die Arbeit als Pilot mit 6000 Flugstunden auf diversen Flugzeugtypen beendete und fortan die Expansion der Farnair flottenmässig und geographisch weiter vorantrieb. «Es war immer eine sehr kurzweilige Zeit bei Farnair», blickt der heute 65-jährige auf seine 27 Farnair-Jahre zurück. Im Februar 2016 hat ihn nun Zimex Aviation als neuen Verwaltungsratspräsidenten gewinnen können. Er nimmt diese Herausforderung gerne an und bringt seine langjährige Erfahrung ein. Guy Girard ist verheiratet und wohnt in der Umgebung von Basel. In seiner karg bemessenen Freizeit trifft man ihn mit seinem Hund oder auf dem Mountainbike an. Als sein Hobby gibt er das Hochseesegeln an.

ZUR PERSON



Am 5. Mai landete mit der HB-ALM die zweite ATR-72F von Zimex Aviation in Altenrhein. Sie ist drei Jahre an die europäische Bespoke Distribution Aviation (BDA Logistics) vermietet.

sitz in der Schweiz. 2002 durchlief sie finanziell schwierige Zeiten, konnte sich aber danach wieder erfolgreich positionieren. Ende 2015 verkaufte der bisherige Besitzer aus Altersgründen dann die gesamte Firma an die heutigen, neuen Investoren. Corvus Aero ist somit erst der dritte Eigentümer der bald 50-jährigen Zimex Aviation.

« Wir sind jedoch überzeugt, mit dem BAZL betreffend Validierung eine vernünftige Lösung zu finden. »

Wie wichtig ist das Schweizer Kreuz für die Zimex-Operations?

Es hat Vor- und Nachteile. Wenn wir für humanitäre Organisationen im Einsatz sind, kann die Registrierung in einem neutralen Staat ein Vorteil sein. Mit dem Schweizer Kreuz am Heck sind wir aber auch den EASA-Regulationen unterstellt, welche die Schweizer Behörden gerne noch verstärken. In gewissen Ländern fliegen wir bereits unter der lokalen Flagge. Eines unserer grössten Probleme ist die EASA-Validierung von ICAO-Piloten-Lizenzen. Europa ist nun einmal nicht der Nährboden für Twin-Otter-Piloten. Dasselbe gilt für Mechaniker. Eine grössere Auswahl an qualifiziertem

Personal bedeutet auch eine höhere Sicherheit, weil wir dann nicht aus zwei, sondern 20 Bewerbungen auslesen können. Diese EASA-Validierungsaufgaben bringen also bezüglich Sicherheitsgedanken gar nichts, im Gegenteil. Sie bedeuten für uns aber einen Riesenaufwand und schränken das Potential an guten Mitarbeitenden sehr ein. Dies wurde auch von einigen Zivilluftfahrtbehörden innerhalb und ausserhalb des EASA-Raums erkannt, und diese bieten effizientere Lösungen an. Deshalb haben bereits zahlreiche Flugzeuge, vor allem Business Jets, vom schweizerischen Register auf andere Registrationen gewechselt. Wir sind jedoch überzeugt, mit dem BAZL betreffend Validierung eine vernünftige Lösung zu finden, insbesondere weil unsere traditionelle Arbeitsfliegerei auch ausserhalb des EASA-Raumes stattfindet. Auch im neuen Standbein Express-Cargo können wir uns mit dem Schweizer Kreuz in Europa nicht vollständig frei bewegen und leiden unter dem Cabotage-Verbot für Schweizer Fluggesellschaften innerhalb Europas. Dies stellt eine klare Benachteiligung gegenüber EU-Fluggesellschaften dar. Das Schweizer Kreuz wird zwar mit hoher Qualität verbunden, aber gleichzeitig auch mit einem hohen Preis. Auf der operationellen Ebene haben wir mit den BAZL-Inspektoren ein sehr gutes Einvernehmen, pflegen eine offene und transparente Kommunikation und arbeiten effizient zusammen. Mittel- und langfristig brauchen wir aber ein regulatorisches Umfeld, wo die Sicherheit und nicht die Bürokratie an erster Stelle steht.

Welches sind heute die Haupt-Tätigkeitsgebiete der Zimex?

In Afrika sind wir im Süd-Sudan, Uganda, Kongo und Algerien im Einsatz. Zudem haben wir eine Operation in Papua-Neuguinea. Zwei Drittel dieser Operationen führen wir für die Öl- und Gasindustrie aus, ein Drittel für humanitäre Organisationen. Ölfirmen brauchen unsere Dienstleistungen für die Versorgung der abgelegenen Camps während der Suche nach neuen Quellen (Exploration), bei Seismik und Vermessung, teilweise später auch für die Versorgung von produzierenden Anlagen. In der Exploration sind wir stärker tätig, da oft ein ganzes Team den Arbeitsort wechselt und irgendwo eine neue Piste betrieben werden muss. Für humanitäre Organisationen führen wir Transportflüge mit Personen und Material von Basisflughäfen in abgelegene Orte aus.

Wo werden die Zimex-Flugzeuge gewartet?

2013 haben wir in St. Gallen-Altenrhein eine eigene Maintenance-Base eröffnet. Wir haben die gesamte Twin-Otter-Unterhaltsabteilung

STICHWORTE

Drohnen

Das ist im Pakettransport die Zukunft. Und es muss durch eine Airline mit AOC organisiert werden, schliesslich bewegen sich die Drohnen im Luftraum und müssen wie Flugzeuge operiert werden. Wir sind daran diesen Geschäftszweig konkret aufzubauen und suchen derzeit einen Projektleiter dafür. Wir sind überzeugt, dass in einigen Jahren auch der Frachtflieger ein UAV sein wird – ohne Pilot.

EASA

Eigentlich eine gute Idee, deren Umsetzung aber nicht ganz so gut ist, wie die Idee. Wichtig wäre, dass man sich auf «Safety first» und nicht «Paper first» fokussiert.

Lufthansa

Ihr gehört die Swiss, mit welcher wir gerne fliegen. Das Image der Lufthansa leidet aber durch die Streiks, seien es jene ihrer Angestellten oder jene an den Flughäfen in Deutschland.

Solar Impulse

Ein mutiges, innovatives, spannendes Projekt. Als Student war ich (Hugo Kopp) bei Solarmobilrennen dabei und jetzt produzieren Solarzellen Strom auf unserem Hausdach. Menschen mit Visionen, wie das Solar Impulse Team, braucht es, um die Nutzung der Sonnenenergie weiterzuentwickeln und auch um zu zeigen, dass Fliegen trotz hartem Wettbewerb und Bürokratie eben doch sehr faszinierend ist.

Doris Leuthard

Auch eine Aargauerin. Sie hat ein schwieriges Departement. In der Politik ist Kritik einfach, aber alle Stakeholder zu berücksichtigen ist um einiges schwieriger.

von Altenrhein Aviation, die damals noch Pilatus gehörte, übernommen. Der Hauptgrund war unsere eigene Flotte selber zu unterhalten, aber auch Twin-Otter-Drittkunden zu bedienen. Mittlerweile macht das Drittkundengeschäft mehr als die Hälfte aus. So haben wir eine DHC-6 auf Schwimmern für einen dänischen Betreiber komplett überholt, der sie zwischen Arhus und Kopenhagen einsetzt. Zwei DHC-6 aus Nepal rüsten wir für die Malediven aus, wo wir einen Grossauftrag gewonnen haben. Europäische Fallschirm-Springer-Betreiber aus Norwegen, Schweden, Spanien und Deutschland lassen ihre Twin Otter bei uns warten. Wir senden unsere Spezialisten aber auch ins Ausland, so haben wir soeben mehrere komplette Autopiloten-Installationen in eine Twin Otter Flotte in Vietnam ausgeführt. Als nächstes steht dasselbe in Nigeria an. Zudem ist Zimex seit 2015 das einzige «Factory Endorsed Service Center» des kanadischen Twin-Otter-Herstellers Viking für die neuen DHC-6-400 in Europa, Afrika, dem Mittleren Osten und Russland. Letztes Jahr haben wir in Sibirien eine DHC-6 wieder aufgebaut. Unser Ziel ist klar, bezüglich Twin-Otter-Maintenance unsere Marktposition als Nummer Eins ausserhalb von Nord- und Südamerika nicht nur zu festigen, sondern auch auszubauen.

Und wo lässt Zimex ihr Personal ausbilden?

Auch da setzen wir auf eine eigene Lösung. 2007 haben wir die Lausanner Flugschule Twinair übernommen. Im April 2016 haben wir nun einen Namenswechsel vollzogen, die Twinair heisst neu Zimex Training und ist ein EASA ATO (Approved Training Organization). Das ist nun unser viertes Standbein nach Utility Aviation, Express Cargo und Maintenance. Wir bilden keine neuen Piloten ab initio aus, sondern konzentrieren uns auf Type-Ratings auf Flugzeugtypen, die wir selber operieren, und generelle Kurse, wie zum Beispiel CRM (Crew Ressource Management). Dies garantiert eine äusserst praxisbezogene und zielgerichtete Ausbildung. Ein Ausbau des Angebotes von Zimex Training für Mechaniker auf Twin Otter ist ebenfalls ein Projekt in unserer Pipeline.

Wieviele Personen beschäftigt Zimex?

Alles in allem rund 200 Personen, die Hälfte davon sind Piloten, etwa 60 Mechaniker und 40 weitere Angestellte. Derzeit betreiben wir eine Beech 1900D, fünf Pilatus PC-6 Turbo Porter, zwölf Twin Otter und die beiden ATR-72F. Die PC-6 Flotte ist kleiner geworden – Zimex hat einmal über 25 Turbo Porter betrieben – doch viele unserer Kunden wünschen ein zweimotoriges Flugzeug, das ist dann eben der Twin Otter.



Foto Walter Kundig

Die werksneue DHC-6-400 Twin Otter RA-67285 von Aurora Airlines in Ostrussland kam direkt vom Hersteller Viking aus Kanada zu Zimex nach Altenrhein. Dort erfolgten Anfang Mai kunden-spezifische Arbeiten, anschliessend wurde sie abgeliefert.



Foto Zimex Aviation

In Afrika erfreut die Landung eines Zimex-Twin-Otters oft einen ganzen Stamm, weil auf den humanitären Missionen auch Lebensmittel und Medikamente transportiert werden.



Foto Zimex Aviation

Im Zimex-Hangar in Altenrhein werden nicht nur eigene Flugzeuge überholt. So hat Zimex auch zwei DHC-6 für ihren Einsatz in den Malediven vorbereitet.

Wie hat sich das Umfeld in Afrika in jüngster Zeit verändert?

Es ist schwieriger, anspruchsvoller und komplexer geworden, insbesondere bei der Security. Doch unser Mission-Statement lautet «Our missions start, where the missions of others

end.» Also wir fliegen dort, wo andere aufhören, sozusagen auf der letzten Meile, das ist unsere Nische. Wo die Infrastruktur perfekt ist, braucht es uns nicht, vielleicht in Zukunft aber mit einer ATR-72...

www.zimex.ch