



Die 2010 gebaute Viking DHC-6-400 HB-LUX setzte Zimex 2014 für die Vereinten Nationen ein (World Food Program), heute fliegt sie – immer noch als HB-LUX – für FlyNas in Saudi-Arabien.



2017 übernahm Zimex für Air Tetiaroa die Verbindung vom internationalen Flughafen Papeete zum exklusiven Paradies-Atoll «The Brando» mit der DHC-6-300 HB-LRN, die zuvor in Altenrhein (Bild) total erneuert wurde. Einer der ersten Fluggäste war der ehemalige US-Präsident Barack Obama, leider existiert davon nur dieses Bild in Handy-Qualität.



Seit April 2017 setzt die dänische Nordic Seaplanes die DHC-6-300 OY-NSA zwischen Kopenhagen und Aarhus im Liniendienst ein. Zimex hat das Flugzeug beschafft sowie überholt und gibt auch als Operator, da sie die einzige EASA-Airline mit einer Wasserfluglizenz ist.



Zimex Aviation – erfolgreich Wohl vielen

Den Flugplatz des algerischen Ölfeldes El Merk bedient

Mit einer Flotte von rund 20 (Stand 06/2016) weltweit erfolgreich in den Bereichen Luftverkehr und Luftfahrt-Unterhaltsbetrieb in Altenrhein. Zimex ist die dänische Fluggesellschaft ihre

Report von Hansjörg Bürgi

Der bewährte DHC-6 Twin Otter macht mit einem Dutzend Maschinen den Grossteil der Zimex-Flotte aus. Zimex wird denn auch als der Twin-Otter-Spezialist schwergewichtig für Europa, Afrika und Asien bezeichnet. In der Zimex-Werft in Altenrhein sind regelmässig Twin Otters mit den exotischsten Registrationen aus der ganzen Welt zu Besuch. Mit Ausnahme von Triebwerksüberholungen werden dort alle Arbeiten ausgeführt: vom Check bis zum Totalaufbau. Und Zimex bietet als neues Produkt eine «Turn-Key Solution» für Kunden an, die eine Twin-Otter-Operation einführen wollen. Dies bedeutet, dass Zimex das Flugzeug nach den genauen Spezifikationen des Kunden be-



reicher Player in anspruchsvollen Nischenmärkten weltweit seitigste Schweizer Airline

t Zimex Aviation mit DHC-6 Twin Otter, Beech 1900D und Pilatus PC-6 Turbo Porter. El Merk ist rund 350 Kilometer von Hassi Messaoud entfernt.

Turboprops ist die in Glattbrugg ansässige Zimex Aviation (siehe auch SkyNews.ch) in verschiedenen Nischenoperationen tätig. Flüge für die Öl- und Gasindustrie sowie Logistikorganisationen, Expressfracht und Nischen-Passagierlinien, Training sowie deren Flotten sorgen für gut 50 Millionen Franken Umsatz pro Jahr. 2019 wird die älteste schweizerische Airline ihren 50. Geburtstag feiern.

reitstellt sowie Besatzung und den technischen Unterhalt vor Ort sicherstellt. Im Laufe der Operation werden dann lokale Crews (zuerst Copiloten, anschliessend Kapitäne) ausgebildet. Das gleiche Vorgehen wird beim technischen Personal angewendet, falls dies der Kunde wünscht. So wird Schritt für Schritt die gesamte Operation, inklusive die Eigentumsverhältnisse am Flugzeug auf den Kunden übertragen. Bei diesem Businessmodell übernimmt Zimex die Vorfinanzierung des gesamten Pakets.

Barack Obama an Bord

Die zum exklusiven Inselresort «The Brando» gehörende Air Tetiaroa in Tahiti (das Atoll in Französisch Polynesien wurde 1970 von Mar-

lon Brando erschlossen) hat von diesem neuen «Turn-Key Product» von Zimex Gebrauch gemacht. Sie hat ihr eigenes Atoll-Paradies bislang mit zwei sechsplätzigen Britten Norman Islander ab dem Faa'a International Airport in Papeete bedient. Seit gut einem Jahr kommt der DHC-6-300 HB-LRN von Zimex für diesen 20 Minuten dauernden Hüpfen vom internationalen Flughafen ins Paradies zum Einsatz – und das mit viel besserem Komfort als mit dem Islander. Einer der ersten Passagiere im 2017 war der frühere US-Präsident Barack Obama. Die beiden Piloten Pascal Duméz und Stéphane Baude freuten sich sehr, ihn an Bord ihres Twin Otter zu begrüßen.

Für diese Operation hat Zimex den Twin Otter HB-LRN komplett in Altenrhein umgebaut

und mit einem Garmin-950-Cockpit sowie einem neuen Interieur versehen. Wie der neue Zimex-CEO Daniele Cereghetti erwähnt, fliegt dieser Twin Otter mit der schweizerischen Betriebsbewilligung im Rahmen eines Wetleases für Air Tetiaroa, welche als französische Airline nach EASA-Standards operiert. Ziel sei es diese Operation innerhalb von zwei Jahren vollständig an Air Tetiaroa zu übertragen.

Einzigste EASA-Floater-Lizenz

Auch für die Airline Maldivian hat Zimex in den vergangenen 18 Monaten drei Twin Otter neu aufgebaut und nach Male überfliegen, dort die Schwimmer (Floats) montiert und so für den Einsatz komplett vorbereitet. Maldivian setzt



Am 28. November 2017 führte der zuvor in Altenrhein total überholte DHC-6-300 mit der Werknummer 411, noch als HB-LYB registriert, letzte Checks aus, bevor er zum neuen Besitzer Maldivian überflogen wurde. Heute verkehrt er, mit Schwimmern versehen, als 8Q-ISI in den Malediven.

mittlerweile 13 Twin Otters auf Schwimmern ein, daneben auch Airbus A321/320 für die längeren Strecken, so auch nach Thailand, China und Bangladesch, und verschiedene Dash-8 für kürzere Legs auf den Malediven.

Zimex betreibt als einziger EASA-zugelassener Floats-Twin-Otter-Operator auch eine DHC-6 auf Schwimmern selbst: Die dänische Nordic Seaplanes setzt seit April 2017 die DHC-6-300 OY-NSA ein, die über das schweizerische Air Operators Certificate der Zimex operiert wird. Die von Zimex für Nordic Seaplanes überholte und aus dem Iran stammende Twin Otter verkehrt dreimal pro Tag linienmässig zwischen Kopenhagen und Aarhus. Der 45-minütige Flug ist eine gute Alternative zu einer mehrstündigen Autofahrt, zudem dockt der Wasserflieger direkt im Kopenhagener Hafen an, die Verbindung wird als Zentrum-zu-Zentrum-Flug angeboten. Auch bei dieser Operation hat Zimex nicht nur mit dem Flugzeug selbst, sondern auch in allen administrativen Belangen Starthilfe geleistet. Eigentümer des Twin Otter ist Nordic Seaplanes. Bis Ende Februar befindet er sich in der Wartung in

Altenrhein, da im Januar und Februar die Flüge wegen des eisigen Wetters eingestellt sind.

Vier Twin Otter im Südsudan

Die beschriebenen, eher exotischen Operationen unterscheiden sich wesentlich vom ursprünglichen Zimex-Business, das aber heute immer noch das Kerngeschäft darstellt: humanitäre Flüge und solche für die Öl- und Gasindustrie. Nach jahrzehntelangen bewaffneten Auseinandersetzungen spaltete sich der Südsudan 2011 vom Sudan ab. Zweieinhalb Jahre nach der Unabhängigkeit brach 2013 ein Bürgerkrieg im jungen Land aus. 2017 waren rund 1,6 Millionen Menschen in ihrem eigenen Land auf der Flucht. Im Südsudan setzt Zimex ab Juba vier Twin Otter im Auftrag des Internationalen Komitees des Roten Kreuzes (IKRK) für medizinische Rettungsflüge mit Ärzten, den Transport von IKRK-Personal und den Transport von Waren des Roten Kreuzes ein.

Das IKRK reagiert rasch und effizient, um Menschen zu helfen, die von bewaffneten Konflikten betroffen sind. Die Einsätze umfassen

auch Katastrophenfälle in Konfliktzonen, da sich die Auswirkungen einer Katastrophe noch weiter verschärfen, wenn sich ein Land bereits im Krieg befindet. Nottfälle sind nicht vorhersehbar, so dass die rasche Einsatzfähigkeit des IKRK besonders wichtig ist.

Flugplätze selber «gebaut»

«Sehr herausfordernd sind die Strips, welche wir dort anfliegen», erläutert Daniele Cereghetti. «Denn alle Pisten müssen vorgängig genauestens inspiziert und nach internen Regeln zugelassen sein. Sie werden zuerst vom Personal des IKRK auf deren Bedürfnisse hin begutachtet und vor der ersten Landung findet eine genaue Inspektion bezüglich Sicherheit durch unsere Mitarbeiter statt.» Zusammen mit dem IKRK hat Zimex auch einige neue Flugplätze «gebaut». Dabei spielt auch ihr 49-jähriges Know-how in diesem Segment eine entscheidende Rolle. Denn die Zimex bietet eine spezielle Missionsunterstützung mit Flugzeugen, die kurze Starts und Landungen (STOL) auf un-asphaltierten Pisten in abgelegenen Gebieten



Ein eindrückliches Line-up von Zimex-Flugzeugen auf dem Oued Irara-Krim Belkacem Airport im algerischen Hassi Messaoud.



Foto Zimex Aviation

Zimex befördert mit ihren drei ATR-72F nicht nur jede Nacht Expressfracht in Europa, sondern setzt die Frachter auch weltweit für Güter mit speziell hohen Anforderungen ein. Hier landet die HB-ALL in Malta.

unter schwierigen Bedingungen ermöglichen. Dank einer Partnerschaft mit Mission Aviation Fellowship (MAF) können die Zimex-Flugzeuge auf der eigenen Basis bei Entebbe in Uganda gewartet werden, damit sie nicht jedes Mal zum Unterhalt nach Altenrhein überflogen werden müssen.

Das Zimex Operation Center in Glattbrugg steht mit den Crews im täglichen Kontakt. Via das satellitenbasierte System SkyTrack sehen sowohl Dispatch als auch der Kunde, wo, in welcher Höhe und mit welchem Speed die Zimex-Flugzeuge unterwegs sind. Gibt es eine Internetverbindung, wird oft über Skype kommuniziert. Jede Operation verfügt über einen Missionsleiter vor Ort, der als verantwortlicher Ansprechpartner fungiert. In den politisch schwierigen und damit anspruchsvollen Gebieten, wie etwa im Südsudan, stehen die Zimex-Mitarbeiter in täglichem Kontakt mit den Kunden, um die Sicherheitslage fortlaufend einzuschätzen und wenn nötig die erforderlichen Massnahmen rechtzeitig zu ergreifen. Im Südsudan hat Zimex insgesamt rund 15 Personen im Einsatz.

Flüge für Öl- und Gasindustrie

Derzeit fliegt Zimex mit zehn Flugzeugen für die Öl- und Gasindustrie. Acht davon werden in Algerien ab Hassi Messaoud operiert. Ein neuer DHC-6-400 Twin Otter ist in Saudi-Arabien im Einsatz, ein weiterer in Papua Neuguinea. Bei diesen Operationen wird zwischen der Explorationsphase und dem Support einer bestehenden Ölquelle unterschieden. Zimex kommt bei beiden Arten von Missionen zum Einsatz. Als der Ölpreis vor zwei Jahren massiv sank, stellten Ölfirmen als Erstes die Suche nach neuen Ölfeldern ein, was auch für Zimex Konsequenzen im Kongo, in Mali und Uganda hatte. Ist aber einmal eine Ölquelle erschlossen, dann wird diese auch ausgebeutet. Dabei ist auch mehr Personal involviert, welches hin- und herreisen muss. Die Zimex bedient auch schwierig erreichbare Orte, die unter den komplexesten logistischen Anforderungen angefliegen werden. In jüngster Zeit haben sich die 19-plätzigigen Twin Otter oder Beech 1900 als zu klein für gewisse dieser Flüge erwiesen, deshalb plant Zimex in diesem Segment mit

ihrer ATR-Kompetenz einzusteigen. So könnte es gut sein, dass bald auch ein erster Passagier-ATR in Zimex-Farben neben der Expressfracht auch in der Arbeitsfliegerei auftaucht.

Der neueste Öl- und Gaseinsatz findet in Papua-Neuguinea mit der Zimex-Twin Otter P2-HFE statt. In Papua-Neuguinea ist es ein Erfordernis, einerseits die Flugzeuge lokal zu registrieren und andererseits jegliche Operationen mit einem lokalen Partner aufzuziehen. Im Rahmen einer weiteren «Turn-Key Solution» sind bereits erste lokale Co-Piloten geschult worden, derzeit werden Kapitäne ausgebildet. Basis ist Mount Hagan, der Flughafen der drittgrößten Stadt liegt auf 1600 Meter Höhe. Fliegerisch ist dies ein sehr herausforderndes Umfeld, auch weil die Kombination von Höhe, hohen Mittagstemperaturen und Pistenlänge die Startgewichte für Inlandflüge aus Mount Hagen begrenzen.

Mehr als nur Fliegen

Für Zimex-Verwaltungsratspräsident Guy Girard zeigt sich in diesen Operationen auch die



Foto Zimex Aviation

Typisches Bild der Zimex-Operation fürs Rote Kreuz im Südsudan: Während einer Flugpause dient die Twin Otter auch als Schattenspendler.

Foto Zimex Aviation



Herausfordernd sind auch viele Pisten, die Zimex anfliegt, so auch jene in Kuajok im Südsudan.

Kernkompetenz der Firma: «Zimex kann praktisch überall auf der Welt in kürzester Zeit eine zuverlässige, qualitativ hochstehende Flugoperation aufbauen und auch langfristig unterhalten. Letzteres ist dabei fast noch wichtiger, da dies beispielsweise bedeutet, dass ehe diese tatsächlich benötigt werden, proaktiv Ersatztriebwerke eingeflogen werden, weil die Zollprozedur alleine zwei Monate dauert...»

Zum Zweiten ist Zimex bei vielen Operationen in Krisengebieten dem politischen Umfeld ausgesetzt, was bedeutet, dass möglicherweise aufgrund einer neuen Lage von einem Tag auf den anderen keine Flüge mehr stattfinden können und das Land verlassen werden muss. «Deshalb brauchen wir verschiedene Tätigkeitsfelder, um das Gesamtrisiko für die Firma etwas verteilen zu können. Dies führte auch dazu, dass wir vor zwei Jahren den Schritt ins Expressfrachtgeschäft realisiert haben, um unser Angebot zu diversifizieren», fährt Guy Girard fort.

Express-Fracht boomt

Die drei ATR-72F der Zimex fliegen hauptsächlich Express-Fracht in Europa wochentags zwischen Maastricht, Birmingham und Dublin. Das weitaus grösste Aufkommen stellen Autoteile dar, ohne die die Produktionslinien einiger europäischer Autohersteller stillstehen würden. Eine zweite ATR-72F operiert für die italienische Post ab Cagliari. Die dritte ATR-72F kommt für UPS in Deutschland ab Köln zum Einsatz. Dabei hat Zimex in den knapp zwei Jahren, in denen sie mit drei ATR-72F in diesem Segment tätig ist, einen hervorragenden Ruf aufgebaut. Daniele Cereghetti: «Wir sind stolz auf unsere ausserordentliche Qualität, die sich in der 99,7-prozentigen On-Time Zuverlässigkeit widerspiegelt. Damit sind wir unter den Besten der Branche.»

Auch auf Frachtflüge mit speziellen Gütern, wie beispielsweise Feuerwerkskörpern, die aufwendige Bewilligungen für die zu überfliegenden Länder erfordern, ist Zimex spezialisiert. Solche Aufträge werden weltweit durchgeführt, so führte beispielsweise der letzte dieser Flüge im vergangenen Jahr mit der ATR-72F nach Mumbai. Das Expressfracht-Segment wird in naher Zukunft auf sechs bis acht Maschinen ausgebaut.

100 Prozent schweizerisch

Der Einstieg mit den drei ATR-72 Frachtern in den Bereich Expressfracht bedeutete für Zimex vor rund zwei Jahren den Aufbau eines neuen Standbeines. Es hat sich sehr erfolgreich entwickelt. Zu jener Zeit ist Zimex von der schweizerischen Beteiligungsgesellschaft Corvus Aero AG übernommen worden und Guy Girard wurde zum Verwaltungsratspräsidenten gewählt. Wie er betont, ist Corvus Aero und somit die Zimex Gruppe in schweizerischem Besitz. Die neuen Investoren haben eine langfristig ausgerichtete Strategie und garantieren damit ein äusserst günstiges Umfeld für die weitere stabile Entwicklung der Zimex Gruppe. Unter den neuen Investoren hat der Umsatz in den vergangenen beiden Jahren um je 20 Prozent zugenommen und beträgt heute gut 50 Millionen Franken pro Jahr.

20 bis 25 Prozent des Umsatzes macht der Unterhaltsbetrieb aus, sowohl für Base- als auch Line-Maintenance. Die Hälfte der Aufträge erfolgt für Drittkunden. Zimex ist zudem das einzige «Factory Endorsed Service Center» für den kanadischen Hersteller Viking (Twin Otter) in Europa. Und die Maintenance findet

FLOTTE

Zimex Aviation Ltd.

(Stand Dezember 2017)

Typ	Registration	Standort
Pilatus PC-6	HB-FLB	Algerien
	HB-FLH	Algerien
DHC-6-300	HB-LQV	Südsudan
	HB-LRB	Südsudan
	HB-LRN	Tahiti
	HB-LRO	Algerien
	HB-LRR	Südsudan
	HB-LTG	Algerien
	HB-LUC	Südsudan
	HB-LUE	Algerien
DHC-6-400	HB-LUX	Saudi-Arabien
	P2-HFE	Papa Neuguinea
Beech 1900D	HB-AEM	Algerien
ATR-72F	HB-ALL	Europa
	HB-ALM	Europa
	HB-ALQ	Europa

nicht nur am Bodensee statt. «Wir haben auch schon eine Autopilot-Installation in Vladivostok oder in Nigeria durchgeführt. Wir sind wirklich das Twin-Otter-Kompetenzzentrum. Und wir sind auf der ganzen Welt auf der Suche nach weiteren DHC-6», so Daniele Cereghetti.

Nicht zuletzt bildet Zimex als EASA ATO (Approved Training Organization) nicht nur ihre eigenen Flugzeugbesatzungen und Fluglehrer aus, sondern bietet auch eine Vielzahl von Trainingslösungen für Betreiber weltweit an. Mit diesen breit gefächerten und sich optimal ergänzenden Tätigkeitsfeldern ist sie wohl die vielseitigste global operierende Airline der Schweiz. www.zimex.com



Foto Zimex Aviation

Der Unterhaltsbetrieb auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein trägt bis zu einem Viertel zum Jahresumsatz von Zimex bei. Twin Otter aus der ganzen Welt werden dort totalrevidiert.