



Foto David Levain

Die von Zimex Aviation Austria in Skandinavien betriebene ATR-42F OE-HZA besuchte am 25. August 2020 den EuroAirport.

Zimex Aviation hält sich erfolgreich in Zeiten der Pandemie

Leuchtstreifen am Himmel

Die Corona-Pandemie stellt den Luftverkehr vor enorme Herausforderungen. Die Schweizer Fluggesellschaft Zimex Aviation, die weltweit hauptsächlich in den Bereichen Arbeitsfliegerei und Expressluftfracht operiert, bleibt aber auf Kurs und navigiert stabil durch die Krise. SkyNews.ch besuchte Verwaltungsratspräsident Guy Girard und CEO Daniele Cereghetti in Glattbrugg.

Foto Zimex Aviation



Zimex-CEO Daniele Cereghetti (links) mit Verwaltungsratspräsident Guy Girard im Zimex-Hauptsitz in Glattbrugg.

Report von Hansjörg Bürgi

Seit März 2020 ist in der Fliegerei nichts mehr wie es war. Reisebeschränkungen sorgen für reduzierte Flugpläne, Personalabbau und düstere Negativszenarien. Zimex dagegen zeigt sich stabil. «Wir sind mit einem hellblauen Auge davongekommen. Wir konnten all unsere Verträge an allen Standorten weltweit erfüllen, trotz zahlreicher Corona-Auflagen verschiedener Staaten», erklärt Guy Girard.

Expressfracht legt auch zu

Allgemein wird vermutet, dass Frachtfluggesellschaften generell von der Corona-Krise profitiert hätten und immer noch profitieren. Dies trifft jedoch nur auf Langstrecken-Grossraumflugzeuge zu. Die Zimex betreibt keine

EASA will die Lizenzen der Twin-Otter-Piloten nicht mehr verlängern

Zimex Aviation operiert im Bereich Arbeitsfliegerei in abgelegenen, oft wenig erschlossenen Gebieten der Welt. In Europa gibt es nur sehr wenige Piloten, die auf **Schotter- und Sandpisten** mit dem unverwüstlichen DHC-6 Twin Otter umzugehen wissen. Deshalb fliegen für Zimex in Afrika und im Nahen Osten seit Jahrzehnten viele **Kanadier oder Südafrikaner** mit den schweizerisch zugelassenen Twin Otter. Das hat bis zur Corona-Krise gut funktioniert, weil diese Piloten mit einer **Ausnahmebewilligung** unter EASA-Regeln fliegen dürfen. Sie haben dafür auch alle notwendigen Kurse und Ausbildungen durchlaufen, welche von der EASA vorgeschrieben werden.

Doch seit Mitte 2020 will die EASA diese Lizenzen nicht mehr verlängern, angeblich weil in Europa durch die Corona-Krise viele Piloten ihre **Jobs verloren haben**. «Doch ein Pilot, der zuvor bei einer europäischen Airline zwischen Städten pendelte, will und

kann keinen Twin Otter im Südsudan fliegen. Die Bedingungen vor Ort sind erschwert und die Herausforderungen gehen weit über das Fliegerische hinaus. Ihm fehlt schlicht der Mindset dafür», sagt Daniele Cereghetti. Zimex sei auf den weltweiten bescheidenen Pool von Twin-Otter-Piloten angewiesen, weil es in Europa schlicht zu wenig gebe, welche die **hohen Qualitätsanforderungen** für ihre herausfordernden Operationen erfüllen. Lenkt die EASA nicht ein, müssten alle erfahrenen und langjährigen Zimex-Piloten entweder **entlassen** oder komplett **umgeschult** werden – praktisch und theoretisch, damit sie eine EASA-Lizenz erhalten. Da Ersteres der Sicherheit abträglich ist und Letzteres die Sicherheit nicht erhöht, jedoch mit erheblichen Mehrkosten verbunden ist, prüft Zimex derzeit auch, zukünftig unter einer Betriebsbewilligung eines **aussereuropäischen** Landes zu fliegen.

ZIMEX

Flugzeuge dieser Art. «Dennoch konnten wir bis Anfang November 2020 sogar den Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 13 Prozent steigern. Unser Umsatzzuwachs wurde aber nicht durch spezielle Corona-Flüge erwirtschaftet, sondern basiert auf unserem traditionellen Expressfrachtgeschäft», erklärt Daniele Cereghetti.

«Die Reinvestition der Gewinne in die Firma sind eine Regel und ermöglichen ein stetes gut kontrolliertes Wachstum.

Guy Girard

Zimex operiert von verschiedenen Standorten weltweit und es gab und gibt auch direkte Auswirkungen der Pandemie, die zu Mehrkosten im siebenstelligen Bereich geführt haben. Der Austausch der Crews, also die Positionierung und Rückführung der Piloten und Mechaniker in und aus den verschiedenen Einsatzgebieten in Europa, Afrika und dem Mittleren Osten, bleiben teilweise sehr problematisch. Guy Girard: «Der Einbruch des internationalen Passagierluftverkehrs resultierte in einem sehr eingeschränkten Flugangebot, besonders an Orte, die nicht touristische Highlights, aber eben unsere Einsatzorte sind. Andererseits bestehen in vielen Ländern coronabedingte Ein- und Ausreiserestriktionen sowie Quarantänovorschriften von bis zu drei Wochen. Dies führte dazu, dass wir ständig eine gewisse Anzahl Mitarbeiter in Quarantäne hatten und dadurch zusätzliches Personal in die Einsatzgebiete bringen mussten, um die

Operation lückenlos abzudecken.» In Europa hat sich die Situation mittlerweile einigermaßen normalisiert, in Afrika und im Nahen Osten ist es aber weiterhin eine grosse Herausforderung. «Wir müssen auch gelegentlich unsere Crews mit eingecharterten Flugzeugen in die Einsatzgebiete bringen, respektive austauschen. Unsere Mitarbeiter sind besonders gefordert und unterstützen uns, diese besondere Situation zu meistern», ergänzt Daniele Cereghetti.

Konservative Grundstrategie

Wie kann in der grössten Krise der Luftfahrt dennoch profitabel geflogen werden? Guy Girard: «Es sind sicherlich mehrere Faktoren, die zu diesem Resultat geführt haben. Im Wesentlichen aber basiert dieser Erfolg auf zwei Gegebenheiten: Wir verfolgen eine sehr

konservative Grundstrategie, die als primäre Zielsetzung die Stabilität des Unternehmens hat und laufend Grundlagen schafft, diese Stabilität weiter zu festigen. Reinvestition der Gewinne in die Firma sind vor diesem Hintergrund eine Regel und ermöglichen ein stetes gut kontrolliertes Wachstum.» Dies erfolgt im Einklang mit Aktionären, Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und Belegschaft. Zimex weist heute einen für eine Airline hohen Eigenfinanzierungsgrad aus.

Aufgrund dieser soliden finanziellen Situation musste Zimex auch in dieser herausfordernden Zeit keinerlei Hilfskredite des Bundes in Anspruch nehmen. Mit dieser Grundstrategie, bei der nicht die kurzfristige Maximierung der Dividenden im Vordergrund steht, werde natürlich laufend die Unternehmung gestärkt und diese bestens vorbereitet, mögliche zukünftige Krisen durchstehen zu können, so



Foto Zimex Aviation

In ihrer Maintenance in Altenrhein hat Zimex in mehreren Twin-Otter-Cockpits ein Garmin-950-Upgrade durchgeführt.

Guy Girard. Diese Politik bringe auch für die Belegschaft grosse Vorteile, da ihre Arbeitsplätze an zusätzlicher Sicherheit gewinnen. Zimex beschäftigt heute 240 Festangestellte und 25 Freelancer.

«**Post- und E-commerce-Sendungen müssen auch oder erst recht in Corona-Zeiten zuverlässig zugestellt werden.** Daniele Cereghetti

Der andere wichtige Aspekt für die Stabilität sind die beiden Hauptgeschäftsfelder von Zimex Aviation: Arbeitsfliegerei und Express-Cargo. Zwei nicht nur geografisch, sondern generell voneinander fast unabhängige Nischenaktivitäten, die sich in zwei getrennten Märkten abspielen. «Dies reduziert erheblich unser Risiko. Bis vor ein paar Jahren war die Arbeitsfliegerei (Utility Aviation) unser Hauptstandbein. Hauptsächlich wegen des tiefen Öl- und Gaspreises beeinträchtigt die Corona-Krise etwas den Bereich der Arbeitsfliegerei in Algerien und Saudi-Arabien. Dieser leichte Rückgang konnte durch den Bereich Express-cargo der ATR-Flotte mehr als kompensiert werden. Post- und E-commerce-Sendungen müssen auch oder erst recht in Corona-Zeiten zuverlässig zugestellt werden», meint Daniele Cereghetti dazu.

Nicht alltägliche Einsätze

Zimex betreibt auch zwei gut ausgerüstete Base-Maintenance-Stationen, eine davon in



Grafik Zimex Aviation

Die DHC-6 Twin Otter der Aircalin legte in 85 Stunden und elf Etappen im Sommer 2020 den Überflug von Altenrhein nach Wallis in Neukaledonien zurück.

Altenrhein am Bodensee. Nach einem Heavy Check und einem Garmin 950 Cockpit-Upgrade wurden in der Corona-Zeit auch zwei besondere Ferry-Flüge selbst ausgeführt: Eine Twin Otter der Aircalin wurde als HB-LRO von Altenrhein nach Neukaledonien im französischen Überseegebiet des Südpazifiks überflogen. Die DHC-6 hat eine Reichweite von weniger als 1500 Kilometer und eine Reisegeschwindigkeit von 280km/h. Sie wird von Aircalin für Flugverbindungen zwischen den Inseln eingesetzt. Der Überflug dauerte 85 Stunden und beinhaltete elf Teilstrecken. Die Vorbereitungen in der Corona-Zeit, mit der Beschaffung aller notwendigen Tests und allen anderen Auflagen, war eine Herkulesaufgabe und der Flug selbst für die beiden Piloten nicht alltäglich.

Für Air Tetiaroa ist eine andere Twin Otter nach einem Maintenance-Aufenthalt vom Bodensee bis nach Tahiti überführt worden. Dass die Organisation auch dieses Fluges enorm

aufwendig war, versteht sich von selbst. Mitte November hat Zimex eine zusätzliche ATR 72F, die HB-ABS in der Bemalung der AfriJet, für den Ferryflug nach Gabon in Westafrika vorbereitet. Dort wird Zimex diese Maschine im Auftrag der AfriJet betreiben. Der in Kopenhagen ansässigen Nordic Seaplanes A/S hat Zimex eine zweite Twin Otter auf Floats übergeben, welche vorerst als Back-up, später aber auch für neue Strecken oder Charterflüge zum Einsatz gelangen wird. Diese einzige Wasserflug-Airline in Europa operiert nach wie vor unter der schweizerischen Betriebsbewilligung von Zimex.

Vier ATR-Frachter in Skandinavien

Mittlerweile setzt Zimex acht ATR-Maschinen ein, sieben davon als Frachter. Drei ATR-42F und eine ATR-72F fliegen für die Post in Skandinavien, eine ATR-72F für die italienische Post. Zwei weitere ATR-72F kommen für Expressfrachtfirmen ab Frankfurt und Maastricht auf Rotationen nach Grossbritannien zum Einsatz. Dieses Geschäft läuft auch während der Corona-Krise normal weiter. Weggebrochen ist allerdings der Ad-hoc-Frachtchartermarkt, speziell für die Automobilindustrie. Die einzige Passagier-ATR-42 von Zimex stellt weiterhin für den Bund die Verbindung zu seinen Truppen im Kosovo sicher. Zusätzlich wird sie für Gelegenheitsflüge für Hilfsorganisationen und Firmen eingesetzt.



In Schweden operiert Zimex vier ATR-Frachter auch bei herausfordernden Konditionen im Winter.

Foto Zimex Aviation

«**Wir sind zuversichtlich, auch weiterhin in den schwierigen Marktverhältnissen zu bestehen.** Guy Girard



Foto Zimex Aviation

Für Afrijet aus Gabun hat Zimex Aviation die ATR-72F HB-ABS vorbereitet, die als Frachter zum Einsatz gelangt. Mit der Seriennummer 711 flog sie seit 2004 als EC-IZO bei Binter Canarias/Canaryfly.

Insgesamt besitzt Zimex neun Twin Otter, zwei davon in der neuen 400er-Version und zusätzlich noch zwei PC-6 Turbo Porter. Zurzeit sind drei Twin Otter im Südsudan für ein Hilfswerk im Einsatz und vier Flugzeuge im Öl- und Gasgeschäft in Algerien. Die restliche Flotte im Bereich Arbeitsfliegerei ist im Mittleren Osten und Ozeanien im Einsatz. Neben diesen eigenen Flugzeugen betreibt Zimex weltweit auch neun weitere Flugzeuge, die im Eigentum von Kunden sind.

Krise soweit gut durchflogen

Zimex sei bisher mehr als zufriedenstellend durch diese heftige Krise der Luftfahrt gekommen. Die konservative Geschäftspolitik der letzten Jahre und der gezielte Aufbau des zweiten Standbeines Expressluftfracht hätten sich bewährt, hält Guy Girard zusammenfassend fest. Wie geht die Reise weiter? Guy Girard: «Der Blick in die Kristallkugel ist natürlich sehr schwierig. Wir sind zuversichtlich, auch weiterhin in den schwierigen Marktverhältnissen zu bestehen. Es gibt jedoch zwei Einflussfaktoren, die wir letztlich nicht beeinflussen können. Erstens die von den verschiedenen Regierungen erlassenen Verbote und Einschränkungen und zweitens die möglichen finanziellen Corona-Folgen bei unseren Kunden, die dann wiederum zu Auftragsannullierungen führen könnten. Aber auch hier denken wir, dass dank unserer Diversifizierung und den Einsatzgebieten in verschiedenen Ländern das Risiko weiter reduziert werden kann.»

www.zimex.com



Foto Zimex Aviation

Die von Zimex überholte Twin Otter F-OCQZ von Air Calin ist nach dem langen Überflug als HB-LRO bereit für die nächsten Einsätze ab Wallis und Futuna (nahe Fidschi) in Neukaledonien.



Foto Zimex Aviation

Die zweite für Nordic Seaplanes A/S vorgesehene DHC-6-300 Twin Otter als HB-LWB in Altonheim. Sie wird vorerst als Back-up auf den Wasserfluglinien in Dänemark zum Einsatz gelangen.