

Kenias älteste Airline



Die robusten Cessna Grand Caravans sind perfekt geeignet für die teilweise rauen Bedingungen im Safarieinsatz.

Z. BOSKOVIC AIR CHARTERS

Die kleine traditionsreiche Fluggesellschaft transportiert mit Cessna Grand Caravan und King Air nahezu alles, was zwei, aber auch vier Beine hat – Safari-Touristen und urlaubsreife Formel-1-Fahrer ebenso wie Ärzte ohne Grenzen oder das eine oder andere Elefantenbaby

Text Lutz Schönenfeld

Als George Omoro uns am Masai Mara Serena Airstrip pünktlich um 14 Uhr mit einer Cessna Grand Caravan abholt, liegt schon ein ereignisreicher Vormittag hinter ihm. Der 44-jährige Pilot, erst seit Dezember 2024 in Diensten der Z. Boskovic Air Charters Ltd. (kurz: Boskovic), musste ein verletztes Elefantenbaby in ein Tierhospital zur dringend notwendigen Behandlung fliegen. Denn sein

Arbeitgeber, Kenias älteste Fluggesellschaft, kann mehr als nur Passagierflüge!

Vierbeinige Passagiere dieser Kategorie sind für den Kenianer Omoro, der zuvor bereits 14 Jahre lang reichlich Flugerfahrung bei diversen Unternehmen in Somalia, der Republik Kongo und im Südsudan sammeln konnte und inzwischen mehr als 4400 Flugstunden in seinem Flugbuch verzeichnet, dennoch etwas Besonderes.

Und noch viel länger ist sein Arbeitgeber im Geschäft.

Langer Weg zum Erfolg

Als der Jugoslawe Zivota Boskovic, den Leiden des Zweiten Weltkrieges entflohen und zunächst als Air-Force-Pilot in Afrika im Einsatz, 1949 nach Kenia auswanderte, ahnte er seine künftige Bestimmung noch nicht. Zunächst flog er als Buschpilot 14 Jahre lang

unterschiedlichste Aufgabenprofile und erworb sich ein unschätzbares Wissen über das Land und die dort herrschenden Flugbedingungen. 1966 wurde der Firmensitz am Wilson Airport mit einem Bürokomplex, sukzessive auch mit einer Gästelounge sowie zwei eigenen Wartungshangars ausgebaut. Doch bis Boskovic zu einem der führenden privaten Charterunternehmen im östlichen Afrika im Bereich des Safari-Tourismus' sowie auch verlässlicher Partner von Ärzte ohne Gren-

zen (MSF), den Flying Doctors (AMREF) und dem David Sheldrick Wildlife Trust (DSWT) zur Tierrettung wurde, war es ein weiter Weg.

In den siebziger Jahren wuchs das Unternehmen spürbar. Die Zusammenarbeit mit Flying Doctors startete 1970, eine erste Beech Baron stieß ebenso zur Flotte wie zwei Cessna 310 und eine Cessna 404. Bereits 1977, also vor nunmehr 48 Jahren, begann auch die Zusammenarbeit mit David

AIRLINE / PORTRÄT



Sheldrick im Bereich der ärztlichen Tierversorgung (Animal Rescue). Die achtziger Jahre dienten der Konsolidierung der bestehenden Geschäftsmodelle.

1991 wurde die Flotte um eine Cessna 208 erweitert und im Auftrag der UN eine Station in Somalia eröffnet, um humanitäre Flüge durchzuführen. Wenig später folgte Boskovic dem wachsenden Bedürfnis nach Flugsafaris. 1997 wurde dafür mit dem Erwerb der ersten Cessna Grand Caravan der Grundstein gelegt. Dieser Flugzeugtyp entwickelte sich aufgrund seiner Robustheit und Flexibilität sehr schnell zum Rückgrat der Flotte, die

sukzessive bis auf inzwischen 14 Maschinen anwachsen und die Airline zu einem der größten Betreiber dieses Typs in Ost-Afrika machen sollte.

Promis an Bord

Als Zivota Boskovic im Jahr 1998 im Alter von 84 Jahren verstarb, hinterließ er ein bestens aufgestelltes und gesundes Unternehmen. Seine Mitarbeiter setzten sein Erbe kontinuierlich fort. Im Jahr 2000 wurde eine Beechcraft King Air B200 angeschafft, um auch den Belangen der Geschäftskunden nach VIP-Flügen besser entsprechen zu

können. 2002 wurde Boskovic für 47 000 unfallfreie Flugstunden ausgezeichnet, nicht zuletzt ein Erfolg der strikten und konsequenter Firmenpolitik auf diesem Gebiet sowie der Investitionen in die eigene Flugzeugwartung.

In den Folgejahren stand die sukzessive Erweiterung der Flotte auf dem Programm – 2011 und 2014 stießen jeweils eine weitere Cessna 208 zur Flotte –, und parallel mit dem Flottenwachstum expandierten auch die Geschäftsfelder des Unternehmens. Ein wichtiges und stabiles Standbein von Boskovic sind auch heute noch die Safari-



Charterflüge, für die die Nationalparks in Kenia und Tansania Tourismusmagnet schlechthin sind. Die nahezu unberührte Natur sowie die Vielfalt der Tierwelt ziehen Jahr für Jahr viele tausend Touristen an, die zu den unterschiedlichsten Naturschutzgebieten wie die Masai Mara, Serengeti oder Arusha geflogen werden wollen. Unzählige Pisten und Airstrips nahe der Lodges sind willkommenes Einsatzgebiet der Cessna Grand Caravans.

Die großen Entfernung im Land und in der Region sowie die zum Teil rudimentäre und überlastete Straßeninfrastruktur sind Nährboden für das zweite Standbein: den Frachtflug. Auch hier ist die robuste Cessna Grand Caravan mit ihrer großen Seitentür perfekt. Zunehmend nutzen aber auch Geschäftsleute und VIPs die Flotte der Boskovic, um zeiteffizient Termine im Land beziehungsweise im benachbarten Ausland wahrzunehmen oder sich zu den



FAKTAEN /

Gründung	1963
Erstflug	1964
ICAO-Kürzel	ZBA
Firmensitz	Nairobi
Mitarbeiter	96
Ziele	in Kenia, Uganda, Tansania, DR Kongo, Seychellen, Madagaskar, Malawi, Südafrika, Äthiopien, Südsudan
Flotte	7 Grand Caravan 4 Grand Caravan EX 3 Grand Caravan EX mit OASIS-Interieur 1 King Air

Lodges fliegen zu lassen. Britische Unternehmer und Airlinebesitzer zählen dabei ebenso zu den Kunden wie ehemalige Formel-1-Großsen. Mit ihren Cessna 206, 208 oder der King Air ist stets das passende Flugzeug verfügbar.

Am Rande seien noch die Aufträge für Foto- und Filmlüge erwähnt, die sowohl private Fotografen als auch staatliche Stellen respektive Filmproduktionsfirmen erteilen. Selbst Vermessungsflüge führt Boskovic durch. Und Rundflüge zum Beispiel über die Masai Mara oder zum Kilimanjaro und Mount Kenya entwickeln sich zunehmend zum Touristenmagneten.

Wesentlich bedeutungsvoller für das Land an sich sind jedoch die humanitären Flüge in Form der Air-Ambulance- sowie Emergency-Rescue-Flüge. Seit den frühen siebziger

Jahren ist Boskovic hier aktiv und fliegt für diverse Hilfsorganisationen, staatliche Stellen und Nichtregierungsorganisationen (NGOs) in Ost- und Zentralafrika Krankentransporte, Ärzte zu ihren Einsätzen oder dringend benötigte Medikamente und Lebensmittel. Für Ärzte ohne Grenzen betreibt das Unternehmen in Juba im Südsudan eine weitere Basis, von der aus drei Grand Caravans und speziell geschulte Crews in fünf Einsatzprofilen Sanitätsflüge sowie Nahrungsmitteltransporte in abgelegene Orte der Region durchführen.

Und eben ganz besondere „Kunden“ transportiert Boskovic in einem weiteren Geschäftsfeld. Über welchen Baby-Elefanten oder welches Giraffenbaby kann schon behauptet werden, dass es tatsächlich



Die King Air B200 wird überwiegend im Geschäftsreise- und VIP-Verkehr eingesetzt



Wegen Motiven wie diesen zieht es Gäste aus aller Welt in die Masai Mara

einmal in einem Flugzeug geflogen ist? Die Fluggesellschaft nennt es schlicht „Animal Rescue“, doch der dahinterstehende Aufwand ist enorm.

Kurze Vorbereitungszeit

Im Auftrag des David Sheldrick Wildlife Trust (DSWT) und des Kenya Wildlife Services fliegt die Airline nicht nur deren speziell ausgebildete Tierärzte und -pfleger zu kranken oder verletzten Tieren in die Nationalparks, sondern, wenn nötig, auch die Tiere in spezialisierte Tierhospitäler beziehungsweise verlassene oder verwaiste Tiere in andere Parks, um sie anschließend wieder auszuwildern. Und so kann es schon einmal vorkommen, dass ein kleiner Elefant, ein Baby-Nashorn oder eine Minigiraffe in den überaus seltenen Genuss eines Fluges in einer Cessna Grand Caravan kommen. Diese Flüge erfolgen oft mit einer sehr kurzen Vorlaufzeit



Pisten wie diese, aus der Entfernung kaum erkennbar, gehören zu den Hauptlandeplätzen von Boskovic Air



Dieser kleine Elefant benötigt Hilfe und wird von Boskovic zur Rettungsstation geflogen



Gäste der Lodges gehören zu den Hauptkunden von Boskovic

von unter einer Stunde. Dann gilt es, aus den Flugzeugen die Bestuhlung auszubauen, den Flugplan aufzustellen und mit dem benötigten Begleitpersonal zum Einsatzort zu fliegen. Grenzen sind hier nur bei der Größe des Tieres oder seinem Gewicht (bis 1000 Kilogramm) gesetzt. Da es sich um Hilfsflüge handelt, bietet Boskovic diese Transporte zu

reduzierten Preisen an. Inzwischen sind wir auf dem Wilson Airport von Nairobi gelandet, einem der nach der Anzahl der Flugbewegung geschäftigsten Flughäfen Afrikas. Für George Omoro ist für heute Feierabend. Welche Fluggäste ihn morgen erwarten, weiß er noch nicht. Doch das macht auch den besonderen Reiz seiner Arbeit aus. •

„Spannendes Aufgabenportfolio“

AERO INTERNATIONAL: Herr Kibati, nach unterschiedlichen Führungspositionen bei Airlines und Airports jetzt also Boskovic Air. Warum? Was wollen Sie erreichen, was in Ihren Augen noch nicht umgesetzt wurde?

JIMMY KIBATI: Boskovic mit seinem Produktportfolio hat mich schon länger fasziniert. Ich kenne das Unternehmen und sein spannendes Profil ja bereits aus meiner Zeit bei Kenya Airports. Als der Posten des CEO vakant wurde, musste ich nicht lange überlegen. Angetreten bin ich, um der Airline zu mehr Sichtbarkeit zu verhelfen, die Nischen des Geschäfts zu stärken und bestehende Netzwerke zu erweitern und um weitere Geschäftsfelder zu erschließen. Corona beispielsweise hat uns gezeigt, wie gefährlich es ist, nur von einem Geschäftsfeld abhängig zu sein. Es sind also in erster Linie Marketing- und Salesthemen, aber auch Themen von Umweltschutz sowie die Kontakte zu Institutionen und Behörden stehen oben auf meiner Agenda. Und, ehrlich gesagt, bin ich auch stolz darauf, bei Kenias erster Airline mit eigenem AOC zu arbeiten. Aber auch kleine Schritte, die ich umsetzen kann, erfüllen mich mit Freude. So haben wir kürzlich eine PV-Anlage auf dem Dach unserer Firmenzentrale installiert, um grüne Energie zu nutzen. Und: Wir spenden jetzt jedes Jahr einen festen Prozentsatz unseres Erlöses an bedürftige Gemeinden in Kenia.

Erzählen Sie uns etwas über Ihr Personal. Wie rekrutieren Sie es, woher kommt es?

Wir haben zurzeit 96 festangestellte männliche und weibliche Mitarbeiter, alles Kenianer. Bis zum Ende des Jahres wollen wir, im Rahmen unseres angestrebten Firmenwachstums, auf 110 bis 115 Mitarbeiter kommen. Unsere Fluktuation ist sehr gering, und wir haben meist mehr Bewerber als Bedarf. Das liegt an unserem spannenden Aufgabenportfolio und sicherlich nicht zuletzt an unserer Firmenkultur. All unsere Piloten durchlaufen regelmäßig die entsprechend internationalen Vorgaben erforderlichen Trainings sowie Route- und Base-Checks. Unsere Cockpitcrews haben alle mindestens 3000 Flugstunden Erfahrung. Als Unternehmen sind wir aufgrund unserer hohen Standards für Single Pilot Operations zertifiziert, fliegen aber für Ärzte ohne Grenzen und auf Kundenwunsch auch bei VIP-Flügen mit zwei Piloten.

Wie sieht es mit Wartung der Flotte aus, haben Sie beispielweise Probleme mit Wartungsslots bei Fremdbetrieben?



Boskovic-CEO Jimmy Kibati ist ein alter Hase in der kommerziellen Luftfahrt Kenias. Zuvor arbeitete er für unter anderem für die Kenya Airport Authority

Wir führen alle regelmäßigen Sicherheitsüberprüfungen an unseren Flugzeugen selbst durch. Darüber hinaus arbeitet unser, hochqualifiziertes und lizenziertes Personal in unseren beiden Hangars alle erforderlichen Wartungsergebnisse entsprechend den Vorgaben der Flugzeughersteller ab. Unser eigener Paint Shop kümmert sich auch um die makellose Außenhaut unserer Flugzeuge und setzt unter anderem die kürzlich eingeführte neue Bemalung auf unseren Flugzeugen um. Das macht uns weitestgehend unabhängig von Fremdbetrieben und sichert die Einhaltung aller Standards und Terminvorgaben. Die großen Checks lassen wir in den USA durchführen, Triebwerksüberholungen in Kanada. Das klappt problemlos. In kleinerem Umfang führen wir sogar Wartungsarbeiten an Flugzeugen anderer Unternehmen durch, sofern wir dafür freie Kapazitäten haben. Da wir inzwischen durch unser Wachstum hier an unsere Kapazitätsgrenzen stoßen, haben wir mit dem „ORLY Airpark“ ein Erweiterungsprojekt in der Planungsphase. Zur Ausweitung unserer Wartungstätigkeit wollen wir auf einem benachbarten Flugplatz einen MRO-Betrieb installieren, um eigene und Fremdflugzeuge warten zu können.

Welche Ziele können Sie bedienen?

Letztlich alles, was die Reichweite unserer Flotte hergibt und wo eine irgendwie geeignete Piste vorhanden ist. Hauptsächlich natürlich die Ziele in Zentral- und Ostafrika. Im Safari-Geschäft und bei der Tierrettung sind die klassischen Ziele in den Nationalparks wie Serengeti, Masai Mara und Tsavo stark nachgefragt. Für Ärzte ohne Grenzen sind wir viel im Südsudan mit humanitären Missionen unterwegs. Seit 2023 sind wir auch zertifiziert, Passagiere von anderen Airlines, beispielsweise bei Flugunregelmäßigkeiten oder Kapazitätsengpässen zu befördern.

Welche Entwicklung streben Sie in den kommenden Jahren an?

Wir streben eine Erweiterung und Diversifizierung unseres Kundenportfolios an, um uns unabhängiger von nur einem Geschäftsfeld wie zum Beispiel dem Tourismus zu machen. Die Covid-Zeit hat uns da sensibilisiert. Wir gehen also in die Akquise von weiteren Industriekunden, wollen aber den Tourismus dabei nicht vernachlässigen. Reisemessen wie die ITB werden weiterhin zur Akquise von Veranstaltern auf unserer Agenda stehen. Wachstum ist unser oberstes Ziel. Die Kabinen unserer Flotte wurden und werden regelmäßig erneuert und modifiziert. Weitere Kostenoptimierung und Prozessautomatisierungsmaßnahmen sollen umgesetzt werden, um wettbewerbsfähige Preise anbieten zu können. Seit 2022 arbeiten wir nach Fünfjahrplänen, um unsere konsequente Firmenstrategie besser umsetzen zu können. Im Bereich Flotte evaluieren wir aktuell, ob Modelle wie PC-12 und Cessna Skycourier für Cargo eine Lösung für uns wären. Natürlich erweitern wir unsere Flotte mit Cessna Grand Caravans. Alle Flugzeuge sind übrigens in unserem Besitz und nicht geleast. Unser aktueller Fünfjahrplan sieht für jedes Jahr den Zulauf von zwei Maschinen vor, sowohl im Austausch gegen alte Flugzeuge als auch für unser Wachstum.