

Take-off

Liebe Leserinnen und Leser

Mit diesem Heft halten Sie die 582. Ausgabe von Cockpit in Ihren Händen. Das wird Ihnen zunächst nicht viel sagen – uns von der Redaktion und vom Verlag jedoch schon: Noch sechs Ausgaben, und unser 50-Jahre-Jubiläum steht an! Wir freuen uns auf das kommende Jubiläumsjahr und stehen dafür schon mitten in den Vorbereitungen.

Mit Blick auf diesen gar nicht üblichen Geburtstag in der Medienszene hat unser Verlag den Auftrag erteilt, eine Leseranalyse zu verfassen. Das renommierte Institut IHA-GfK hat die Auswertung kürzlich präsentiert – nur wer seine Leserinnen und Leser auch gut kennt, kann seine Arbeit gut ausführen. Die Resultate dieser unabhängig und wissenschaftlich erhobenen Umfrage haben uns positiv überrascht: Unsere Arbeit wird grundsätzlich sehr positiv bewertet. Besonders wichtig ist es auch für die Werbebranche, über die Zielgruppe «Cockpit-Leser» genau Bescheid zu wissen. Die auch für uns überraschenden Ergebnisse finden Sie auf Seite 43 in einer Zusammenfassung. Die gesamte Leseranalyse ist auf unserer Website cockpit.aero einsehbar.

Kurz: Die Ergebnisse sind erstens Ansporn, unser Profil noch besser zu schärfen und sich noch mehr vom breiten Spektrum anderer Fliegerzeitschriften abzuheben. Zweitens hat sich gezeigt, dass unsere Leserinnen und Leser bezüglich Ausbildungsniveau und beruflicher Verantwortung deutlich über dem Durchschnitt liegen, wir werden dieser Zielgruppe in Zukunft noch vermehrt Rechnung tragen. Und drittens werden wir – auf unsere eigene, unverkennbare Art – noch umfangreicher und vielfältiger über das aviatische Geschehen in der Schweiz und im Ausland berichten. Schöne Aussichten, nicht?

Gar keine schönen Aussichten gab es für

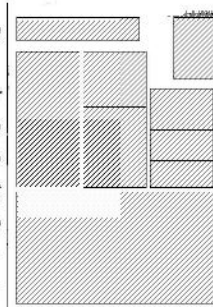
die Führungscrew der ehemaligen Crossair in Bellinzona. Über den tragischen Unfall in Bassersdorf und seine (vermeidbaren) Ursachen sind wir uns – glaube ich – alle klar. Dass aber unter dem Stichwort «Angstkultur bei Crossair» die Presse einen masslosen Wirbel veranstaltete, war degoutant. Ich habe dies an dieser Stelle schon mal so formuliert: Die Besserwisser wissen es nach einem Unfall immer besser. Tragisch, dass den leidgeprüften Hinterbliebenen nun solche Geschichten vorgesetzt wurden. Letztlich hat der Berg eine Maus geboren, das Ansehen des ehemaligen VR-Präsidenten und des ehemaligen CEOs ist aber trotzdem böse im Keller.

Nachsatz: Wer eigentlich ist für die Qualifikation eines Piloten (Ausweis), die Zulassung als Experte oder als Fluglehrer zustän-



dig? Richtig, da sind wir wieder bei meinem Lieblingsthema...

Ein anderes Thema: Der Staatsbesuch war ein Kurzstempelbesuch. Angela Merkel hatte im Terminplan gerade mal ein paar Stunden für die Schweiz notiert. Und auch hier hat der Berg eine Maus geboren: Während die AEROSUISSE die Gespräche um den Flughafen Zürich als Erfolg kommuniziert («Aero-



suisse begrüsst die Rückkehr zur Sachlichkeit»), bin ich über das Erreichte überhaupt nicht zufrieden. Vier Minister sasssen der Bundeskanzlerin gegenüber – und das Ergebnis? Zurück zum Start, Beginn von Null auf. Dafür hätte – mit Erlaub – auch EIN Minister als Gesprächspartner ausreichend gedient.

Zürich und Unique werden nun also weitere Jahre in Ungewissheit bleiben – mit unserer bundesrätlichen Verhandlungscrow mit wenig Aussicht auf Erfolg.

**Mit freundlichen Grüssen
Ihr Max Ungricht**



Selten zu sehen: Der Doppelsitzer Tiger F-5F in EKF-Konfiguration startet normalerweise alleine – auch für den Piloten Pierre-André «Speedy» Carrad von der EscAv 6 war dies der erste Doppelstart dieser Art. Das Bild entstand in Payerne.

Foto: Sven Zirmenegg