

Take-off

Liebe Leserinnen und Leser

Mit diesem Cockpit halten Sie die umfangreichste je produzierte Ausgabe in Ihrer Hand: 68 Seiten Cockpit! Die Redaktion ist stolz – und der Verlag zufrieden. Unser Cockpit hat sich in den vergangenen drei Jahren stetig gewandelt. «Back to the roots» war die Devise – heute findet in Cockpit wieder regelmässig die gesamte motorgetriebene Luftfahrt statt, bis hin zu den monatlichen historischen Beiträgen.

Es ist offensichtlich, dass dieser Mix von unseren Lesern geschätzt wird. Und ebenso wichtig: Cockpit wurde mit der ganzen Breite von Themen auch für die Anzeigenkunden interessanter. Unsere Leserschaft hat sehr unterschiedliche Präferenzen bei der Themenwahl. Diesen Ansprüchen wollen wir gerecht werden; die heterogene Zusammensetzung der Leserschaft entspricht auch den Zielgruppen unserer Inserenten. Eine klassische Win-Win Situation! Ein gut gemachtes Blatt braucht Anzeigen – und ein gut gemachtes Blatt ist für Anzeigenkunden attraktiv.

Inserate sind ein Spiegel der Technik und der aktuellen wirtschaftlichen Situation. Deshalb lese auch ich immer wieder mit Genuss in allen Fachmagazinen den Anzeigenteil. Ich empfehle Ihnen, auch in der aktuellen Cockpit-Ausgabe unsere Inserate aufmerksam zu studieren.

Traditionellerweise gehört die November-Ausgabe von Cockpit den Wartungsbetrieben. Eine Branche, in der das Geld nicht vom Himmel fällt. Die Fliegerei wird immer

teurer und neue Vorschriften steigern den Aufwand der Betriebe. In der Schweiz werden geschätzte 90 % der Wartungsarbeiten in Kleinbetrieben durchgeführt. Wer je-

mals selbständigerwerbend war, weiss, dass Kleinbetriebe nur mit überdurchschnittlichem Engagement aller Beteiligten die monatlichen Fixkosten (Löhne, Mieten, Versicherungen) und den überlebenswichtigen Cash flow erwirtschaften können. 100-Stunden-Wochen sind bei Geschäftsinhabern keine Ausnahme.

Immer aufwendigere Vorschriften (und die entsprechenden Audits der Behörden) haben eine Verlagerung von produktiven Arbeiten hin zu unproduktiven Arbeiten zur Folge («Paperwork»). Gift für Kleinbetriebe! In meinen Recherchen zu dieser Ausgabe bin ich in allen Betrieben auf dieselbe Aussage gestossen: Was für einen Airliner-Wartungsbetrieb sinnvoll sein kann, muss für einen Betrieb, der kleine Cessna- oder Piperflugzeuge wartet, nicht ebenso sein. Wie heisst der Werbespruch von Smart so treffend: Reduce to the max! Hier ist unser Bazl gefordert, intern die Abläufe zu vereinfachen und Synergien zu schaffen (zum Beispiel redundante Teile der JAR- und V2LB-Audits zusammenzulegen) und bei der EASA auf möglichst kundenfreundliche Verfahren einzuwirken – die Kunden sind in diesem Fall unsere Maintenancebetriebe. Was letztlich wiederum den Endkunden (Flugzeugbesitzer) zugute kommen dürfte. Die gestiegenen Kosten in der General Aviation haben in den letzten Jahren viele langjährige Piloten das Handtuch

werfen lassen – gleichzeitig sind Flugschulen und Wartungsbetriebe mit immer dünneren Margen konfrontiert.

In den letzten Cockpit-Ausgaben wurde verschiedentlich darauf hingewiesen: Aero-Club, Aerosuisse und auch andere Verbände und Organisationen versuchen, der Fliegerei – und insbesondere der Nachwuchsför-



derung – wieder mehr Leben einzuhauchen. Eine unterstützungswürdige und wichtige Initiative! Nur wird letzten Endes das Portemonnaie entscheiden – Vorschriften und Gebühren sollen so moderat ausfallen, dass sie nicht zum Killerelement für eine ganze Branche werden.

Eine gute Nachricht zum Schluss: Das Center for Aviation Competence der Universität St. Gallen bietet im Oktober und November, jeweils abends, interessante Vorlesungen für die Öffentlichkeit an. Zielgruppe der Vorlesungen sind alle an der Aviatik interessierten Kreise. Bitte beachten Sie die Termine und Themen unter unserer Rubrik «Events».

Ich wünsche Ihnen viel Spass beim Lesen unserer Jumbolino-Ausgabe!
Ihr Max Ungricht

