

# Airmatec AG

## Vorwärtsstrategie in schwierigem (EASA-) Umfeld

Im Juli des Jahres 2005 ging die Pilatus Service Station in Bern-Belp in den Besitz von Airmatec über (siehe auch Cockpit 11/2006). Die neu gegründete Unternehmung hatte sich dafür keinen besonders guten Zeitpunkt ausgewählt: Die Flaute in der Luftfahrt war damals spürbar. Geschäftsführer André Schneeberger war gleich zu Beginn seiner Geschäftstätigkeit stark gefordert.

**M**it einer innovativen Vorwärtsstrategie gelang es Airmatec, die rückläufigen Tendenzen zu kompensieren. Heute stellt sich die Lage in der Maintenance grundsätzlich anders dar: Die Aufträge sind weltweit wieder da, Airmatec selbst hat sich mit der Diversifizierung in grössere Flugzeugtypen ein weiteres Standbein gesichert und eigentlich könnte man nun zuversichtlich in die Zukunft blicken. Aber die neuen EASA Vorschriften fordern besonders kleinere Unternehmung stark heraus (siehe Interview); es ist zudem gegenwärtig äusserst schwierig, geeignete und qualifizierte Mitarbeiter mit Lizenzen zu finden.

### Erweitertes Dienstleistungsangebot

Airmatec hat schon bald erkannt, dass die Zukunft der Privatfliegerei in neuen Technologien liegen wird. Als offizielles Service Center für Thielert Dieselmotoren und Flugzeuge aus dem Hause Diamond Aircraft wurde in eben diese Zukunft investiert.

Zusätzlich ist es Airmatec gelungen, einen exklusiven Wartungsvertrag für eine grössere Schweizer PC-12 Flotte an Land zu ziehen. Im Juli dieses Jahres wurde die Capability List um weitere zwei interessante Flugzeugtypen erweitert: Den Beechcraft Premier (Raytheon 390 Series) und den Embraer Le-

gacy 135/145 (letzterer beschränkt auf die Line maintenance).

Damit können saisonale Schwankungen besser ausgeglichen und den Mitarbeitern ein hochinteressantes – erweitertes – Betätigungsfeld offeriert werden. Zwei neue Mitarbeiter stehen zwischenzeitlich auf der Lohnliste von Airmatec, für weitere qualifizierte Leute stehen die Werkstatttüren weit offen.

Airmatec unternimmt alles, um auch die bisherigen Kunden genau so kompetent weiterbedienen zu können. Zudem schlägt André Schneebergers Herz immer noch besonders für alle Arten Oldtimerflugzeuge; der Neuaufbau seiner Erla muss aus Auslastungsgründen allerdings jeweils auf die Wochenenden terminiert werden.

Die Airmatec Crew kann mit dem Erreichten hochzufrieden sein. Die Vollmitgliedschaft der Schweiz bei der EASA (1. Dezember 2006) hat jedoch dem mittelgrossen Wartungsbetrieb nach EASA-145 – wie allen anderen Wartungsbetrieben auch – Steine in den Weg gelegt, die nur mit grossem Aufwand und Kostenfolge zur Seite geschafft werden können.

Lesen Sie zu diesem Thema nachfolgendes Interview. Auf die Fragen von Cockpit haben die beiden Airmatec Besitzer André Schneeberger und Heinrich Steiger geantwortet:

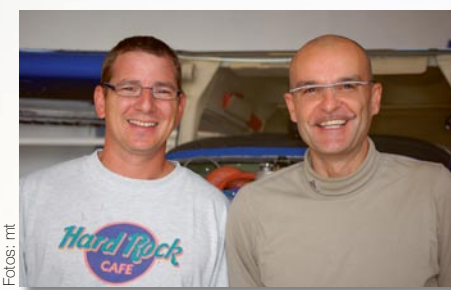
**Cockpit:** Herr Schneeberger, Herr Steiger, im Kontakt mit Wartungsbetrieben stellen wir allgemein eine hochgradige Unzufriedenheit über die EASA Vorschriften fest. Wo liegen denn die Unterschiede gegenüber früher im Besonderen?

**Airmatec:** Zunächst müssen wir neu für jeden einzelnen Flugzeugtyp eine Lizenz besitzen, dabei wird jeder dieser Typen in die Capability List aufgenommen und wir werden dafür auditiert. Ich will ein Beispiel nennen: Für eine DA-42 wird ein Eintrag in der Capability List vorgenommen und dafür wird ein Audit durch die Behörden fällig. Dieses Flugzeug hat einen eigenen

Eintrag in der Lizenz. Das ist sehr aufwendig! Dies bedeutet nebst dem administrativen Aufwand ein nicht unerheblicher Schulungsaufwand, der natürlich Kosten generiert. Früher hatte man einen Gesamteintrag für Flugzeuge unter 5,7 Tonnen – und basta! Zusätzlich muss innerhalb von zwei Jahren mindestens ein sechsmonatiger Trainingsnachweis erbracht werden.

**Die Vorschriften schiessen über das Ziel hinaus?**

Absolut. Der bisherige Gesamteintrag für konventionell Bauweisen oder Composite war völlig ausreichend. Es spielt unseres Erachtens keine Rolle, ob man einen Piper Archer, eine Mooney oder eine Cessna 172 oder Cessna 175 vor sich stehen hat. Diese nicht komplexen Flugzeuge unterscheiden sich für einen Fachmann nur minimal. Die neuen Vorschriften haben absolut keinen Bezug zu Maschinen dieser Kategorie, aber der auferlegte Mehraufwand für den Wartungsbetrieb bekommt letztlich der Kunde bei der Abrechnung zu spüren!



Fotos: mt



Erweiterte Capability Liste: Airmatec hat sich diesen Sommer auch für die Typen Beech Premier und Legacy zertifiziert.

Kleines Bild: Inhaber der Airmatec in Bern-Belp, André Schneeberger (links) und Heinrich Steiger.

**Hat man Airliner Vorschriften für Kleinflugzeuge appliziert?**

Genau so ist es. Was bei grossen, komplexen Flugzeugen Sinn macht, ist bei den kleinen Sportflugzeugen unsinnig. Wir warten auch PC-12, Embraer und Beech Premier. Dort sind wir völlig einverstanden mit den vorliegenden Regelungen. Diese Typen sind in jeder Beziehung unterschiedlich und auch entsprechend komplex.

**Können Sie den Mehraufwand für die neuen Vorschriften (administrative Arbeiten, interne und externe Schulung, Prozessadaption, Audits, usw.) quantifizieren?**

Ich denke, wir liegen da im Bereich von etwa 6000 Franken pro Mitarbeiter/Jahr.

Wir müssen aber anfügen: Es ist heute fast unmöglich, Mitarbeiter mit den entsprechenden Lizenzen zu finden. Das heisst, Ausbildungskosten für neue Mitarbeiter schlagen noch einmal zu Buche, wir rechnen hier von 50–60000 Franken zusätzlichen Kosten. Wir bei Airmatec

möchten das Know-how auf möglichst viele Köpfe verteilen. Nicht alle Betriebe machen das so – insbesondere im Ausland nicht – was aber eine gewisse Abhängigkeit und Gefahr in sich birgt.

Kürzlich mussten wir einen Teil dieser Mehrkosten auf unsere Stundenansätze umlegen; damit ist das Kostenproblem aber nicht gelöst. Wir können nur hoffen, dass die Flugzeugbesitzer Verständnis für diese Situation aufbringen werden. Schon heute stellen wir fest, dass vermehrt Arbeiten ins günstigere Ausland – zum Beispiel in die Länder Osteuropas – vergeben werden.

Auch der Papieraufwand hat deutlich zugenommen. Wenn wir heute eine Reparatur auszuführen haben, müssen wir bei der EASA vorstellig werden. Dabei wird klassifiziert, ob es sich um ein «minor repair» oder ein «major repair» handelt. Nehmen wir als Beispiel eine Beschädigung der Flügelvorderkante: Stuft die EASA in Köln die Reparatur als «minor» ein, so dürfen wir die Arbeiten ausführen. Falls nicht, muss das über eine

DOA oder den Hersteller laufen, unsere EASA-145 Betriebe dürfen solche Arbeiten (nicht) mehr einreichen. Bis zum O.K. zur Reparatur kann es bis zu drei Monate dauern! Noch schlimmer stellt sich die Situation bei «changes» dar. Hier sind Wartezeiten von einem halben Jahr nicht unüblich. Auch hier ein Beispiel: Wir haben einen Antrag für eine Schlauchverlängerung eingegeben, etwas, was früher von uns ganz einfach in eigener Kompetenz erledigt werden konnte. Nun wurde dieser «change» als «minor» eingestuft – nach sechsmonatiger Wartezeit... Für die Flugzeugbesitzer ist das verheerend. Denken sie an einen Vercharterer, dessen Maschine nun monatelang gegroundet ist.

**Nun gibt es ja Flugzeugtypen, die keinen Hersteller mehr haben, welcher die Typenpflege durchführt. Wie verfährt man da?**

Diese Flugzeuge – meistens Oldtimer – sind nach Annex 2 (V2Lb) eingestuft. Hier kann glücklicherweise wie früher verfahren werden, die Zuständig- ➤



keit liegt bei der nationalen Behörde. Das macht alles viel einfacher. Unsere Leute beim Bazl haben Fachkompetenz und kommen meistens aus der Maintenance, wir werden als Partner wahrgenommen. Das genaue Gegenteil im Verkehr mit der EASA! Hier wird der Eindruck wach, dass die Leute von der Grossfliegerei kommen oder gar keinen Bezug zur Fliegerei haben. Heute ist das Bazl der verlängerte Arm der EASA und muss die Gesetze entsprechend umsetzen.

*Ein Ziel der EASA ist bessere Sicherheit. Das ist doch ein positiver Ansatz?*

Wir stellen dies in Abrede. Die EASA Vorschriften erhöhen die Qualität der Werkstattarbeit nicht, verkomplizieren aber die Backoffice-Arbeiten. Man stelle sich vor: Wir als EASA-145 Betrieb müssen sicherstellen, dass unsere Zulieferer ihrerseits zum Zeitpunkt einer Lieferung EASA konform sind. Wir beziehen Teile aus der ganzen Welt! Viele – auch grosse – Hersteller senden uns die Ersatzteile mit einem JAA Form 8130-3, wie das ausserhalb der EASA üblich ist und bei uns in der Schweiz zuvor auch für Qualität stand. Nun müssen wir den Nachweis erbringen, dass das Teil von (z. B.) Piper EASA konform ist. Absurd!

Nochmals: Der administrative Aufwand ist exorbitant geworden. Auch Audits absorbieren uns: Jährlich fallen vier interne und zwei externe Kontrollen (Produktaudit, Systemaudit) an, so genannte «findings» müssen nachbearbeitet werden. Dazu kommen Audits, wenn neue Flugzeugtypen in unsere Capability Liste aufgenommen werden. Eine MOE Anpassung kann locker 50–60 Arbeitsstunden verschlingen; zwei bis drei solche Updates werden jährlich fällig. Noch ein Nachsatz zur Sicherheit: Wir stellen fest, dass – bedingt durch die rigiden Vorschriften – diese einfach ab und zu umgangen werden, das kann aber nicht Zweck der Sache sein. Wir hatten einmal im Ausland eine Pre-buy Inspektion von einem Flugzeug gemacht, bei dem offensichtlich eine grössere Reparatur am Flügel vorgenommen wurde und ein Motorentausch stattfand – nur fanden sich davon keine Einträge in den Akten. Bestimmt kein Einzelfall!

*Bei aller Kritik, gibt es auch positive Ansätze?*

Im Bereich von Part 66 (Lizenzwesen): ja. Lizenzierte Mechaniker haben im gesamten EASA Land dieselben Anforderungen zu erfüllen. Das heisst, wir könnten auch solche Mitarbeiter aus den entsprechen Ländern einstellen –

und umgekehrt. Das ist unbestritten ein Vorteil.

Sonst können wir – aus Sicht unseres Betriebes – sagen, dass die Einführung der EASA Standards sich für uns definitiv nachteilig auswirkt. Im fernen Köln werden Entscheide getroffen, welche auf keine grossen Kenntnisse unserer Branche (Kleinfliegerei) und unserer Bedürfnisse schliessen lässt. Wenn in der Kleinfliegerei so weitergefahen wird, dann ist zu befürchten, dass immer mehr Privatflugzeugbesitzer diese Zusatzaufwände nicht mehr mittragen werden.

*Es gibt nun aber auch Bestrebungen, für Flugzeuge unter 2730 kg Gesamtgewicht Erleichterungen einzuführen?*

Ja, wir wissen davon. Zurzeit sind wir aber als Mitglied der EASA (seit Dezember 2006) an die bestehenden Vorschriften gebunden. Kommentieren können wir erst, wenn wir die neuen Vorschriften auch kennen.

*Gemäss EASA Vorschriften ist ja eigentlich der Flugzeughalter für die Durch-*

*führung aller AD's und den ordentlichen Betrieb des Luftfahrzeugs verantwortlich. Funktioniert das?*

Ja und nein. Wer seine Flotte professionell betreibt, kennt in der Regel auch sehr genau die Historie seiner Flugzeuge und hat sich auf die Zusendung von Service Bulletins und AD's abonniert. Die meisten privaten Flugzeugbesitzer haben aber weder die Zeit noch das Fachwissen, um all die AD's und SB's zu interpretieren. Oftmals sind bei den Maschinen auch keine vollständigen Akten vorhanden. Wir offerieren unseren Kunden die Dienstleistung, diese Akten von uns führen zu lassen.

*Im Sinne von CAMO?*

Ja, in Anlehnung an CAMO. Kommerzielle Luftfahrzeugbetreiber werden verpflichtet sein, einer CAMO Organisation anzugehören, oder CAMO selbst zu betreiben. Eingeführt werden die Regelungen im September 2008. Für private Flugzeughalter ist CAMO nicht Pflicht, Flugzeuge nach Annex 2 sowie zum Beispiel Ecolights oder Experimentals sind dieser Regelung gar nicht unterstellt.

Eine CAMO Organisation ist zuständig von der täglichen Vorflugkontrolle bis hin zur Verantwortung für das Airworthiness Zertifikat. Um selbst eine CAMO Organisation zu werden, muss man den EASA Anforderungen gerecht werden (fachliche Kompetenz, Prozesse, Struktur). Was ziemlich aufwendig sein und natürlich entsprechende Kontrollen (Audits) nach sich ziehen wird.

Besser geeignet für die meisten Flugzeughalter ist die CAMO+ Organisation. Hier delegiert der Halter sämtliche Arbeiten (ausser der Vorflugkontrolle) an einen CAMO+ Betrieb. Im Rahmen eines Wartungsvertrages ist dieser für die Durchführung aller anstehenden Arbeiten und für die jederzeitige Lufttüchtigkeit verantwortlich. CAMO+ Organisation können EASA-145 Betriebe sein, müssen aber nicht. Heute ist noch nicht ganz klar abzusehen, wie und wo überall CAMO's errichtet werden, zurzeit wissen wir in der Schweiz von zwei solcher Organisationen.

Flugzeugakten auf den CAMO Stand zu bringen, kann sehr aufwendig sein. Besonders bei älteren Typen ist die Historie bezüglich durchgeführter STC's, SB's oder AD's nicht immer lückenlos dokumentiert. Die kann ausführliche Rechercharbeiten zur Folge haben. Grundsätzlich finden wir den Ansatz aber gut, auch bei Kleinflugzeugen die komplette Historie der Maschine zu kennen.

*Text, Interview: Max Ungricht*



**Oben:** Eine Piper PA-18 wird restauriert und fliegt in wenigen Monaten wieder. Dies ist ein Annex II Flugzeug.

**Unten:** C-172 mit einem Thielert Dieselmotor. Ein neuer Trend!