

# Take-off

**Liebe Leserinnen und Leser**

*Suggestivfrage: Würden Sie bei einem Gebrauchtwagenhändler Sarkozy ein Auto kaufen? Ja? Oder doch eher nein? Und beim Präsidenten gleichen Namens Flugzeuge? Für einige Milliarden?*

*Stopp! Suggestivfragen sind unredlich. Und Emotionen sind in der Diskussion um die Tiger-Nachfolge nicht angebracht. Deshalb beginnen wir nochmals:*

*Liebe Leserinnen und Leser. Der Rafale ist ein wunderschönes Flugzeug (nochmals emotional). Und schöne Flugzeuge sind – so die gültige Regelung – gut. Der Traum vieler Piloten und Fans, den Schreibenden mit eingeschlossen. Nur, das Flugzeug aus Frankreich hat in unserem Land schlechte Karten. Der Rafale ist ein «no go» für die Schweiz. Weshalb?*

*Erstens: Unserem Nachbarn im Westen ist es (noch immer) nicht gelungen, einen Exportkunden zu finden. Brasilien wankt, Libyen ist wohl vom Tisch und in Kuwait stellt sich das Parlament quer; europäische Kunden sind keine in Sicht. Dies bedeutet komplette Abhängigkeit: Die Zukunft der Flugzeuge bleibt auf die Bedürfnisse der französischen Luftwaffe und Marine fokussiert. Allfällige Schweizer Wünsche sind unbezahlbar. Selbst bei möglicher Kundschaft aus Übersee bleibt die Krux bestehen. Synergien sind auch dann kaum zu erkennen – zu unterschiedlich sind Ein-*

*satz und Doktrin der oben genannten Länder. Dasselbe gilt auch für weitere Länder im Mittleren Osten – oder etwa Indien.*

*Zweitens: Dassault hat im Vergleich mit Eurofighter und Gripen erst wenige Flugzeuge im Einsatz. Die aktuelle Fertigungskadenz liegt unter einer Maschine pro Monat. Konsequenz: Auch die bisher erbrachten Flugstunden liegen deutlich tiefer als bei der Konkurrenz. Die Angaben aus Paris zu Betriebskosten und Verfügbarkeit sind daher*

*– im Sinne des einleitenden Satzes – mit Vorsicht zu geniessen. EADS und Saab hingegen legen Echtzahlen vor. Der Eurofighter ist in sechs Ländern eingeführt, auf der Saab-Kundenliste stehen fünf Luftwaffen sowie die Empire Test Pilots' School (ETPS). Der Einstrahlige aus Schweden war schon 120 000 Stunden in der Luft. Das sind Fakten. Drittens: Der französische Staat und Dassault setzen auf Unabhängigkeit. Bis (fast) auf den letzten Chip. Zelle, Avionik, Radar, Sensoren, Antrieb, Bewaffnung... Dieser interessante Alleingang hat aber auch seinen Preis. Noch nicht mal 300 Bestellungen (EADS: über 700) stehen dem riesigen Entwicklungsaufwand gegenüber.*

*Viertens: Das Konzept «Alleingang» schränkt ausländische Kunden ein. Zum Beispiel bei der Bewaffnung. Nicht-französische Waffen müssen aufwendig integriert werden – auf Kosten der Kunden. Für die Schweiz heisst das, entweder keine Synergien mit dem F/A-18 oder Integrationskosten.*

*Fünftens: Die meisten Länder der EU kämp-*

*fen mit Budgetproblemen. Die Wirtschafts- und Währungskrise hat auch Frankreich erfaßt. Sparübungen sind angesagt. Noch hat sich die französische Regierung nicht zur Abnahme aller 294 vorgesehenen Flugzeuge ausgesprochen. Eine Reduktion der Stückzahl erhöht die Stückkosten. Es ist unwesentlich, welcher Preis heute für den Ankauf von Rafales im Raum steht. Abgerechnet wird nach dreissig Jahren. Dassault wird sich nicht leisten können (wollen), die*

*Schweizer Flotte über Jahre zu subventionieren. Die Konkurrenten stehen besser da. Die Entwicklung des Eurofighters stützt sich auf vier Partnerländer ab; in Schweden hat sich die Regierung für die nächsten dreissig Jahre explizit verpflichtet.*

*Sechstens: Als schlagendes Argument für den Rafale werden gerne die Trainingsmöglichkeiten im Grenzgebiet angeführt. Ähnliche Möglichkeiten bietet auch EADS an (siehe Bericht auf Seite 12). Zusätzlich: Drei Nachbarländer fliegen den Typhoon – Kooperationsmöglichkeiten für gemeinsame Trainings sind offensichtlich. Und das Angebot aus Schweden, im nördlichen «nowhere» (Vid-sele) zu fliegen, hat auch seinen Reiz, unbe-*

*beschränkt Tief- und Überschallflüge, unbeschränkt Nachtflüge (im Winter) sowie Rund-um-die-Uhr-Flüge im Sommer – inklusive Waffeneinsatz!*

*Siebtens: Dassaults Auftreten in der Schweiz entspricht nicht hiesigen Gepflogenheiten. Die Infopraxis ist miserabel, selbst eingefleischte Rafale-Befürworter schütteln darüber den Kopf. Wie lässt sich dies erklären? Entweder*

*gibt es a) nichts zu sagen, oder man foutiert sich b) um die Schweizer Öffentlichkeit. Staatsverständnis à la française. Ältere Cockpit-Leser werden sich erinnern, wie der Kauf exzellenter Flugzeuge aus Frankreich schon einmal zu einer Fast-Staatskrise führte. Mit Blick auf die Wählerarbeit von GSoA und Co. muss jedes Risiko ausgeschlossen werden. Darum: Non merci, Monsieur le Président!*

**Mit freundlichem Gruss  
Ihr Max Ungricht**



Die 1964 gebaute Cessna 340C Skyknight HB-LCY ist heute in der Schweiz ein Einzelexemplar.

Foto: Aeromedia A.E. Wetzstein