

Take-off



Nach 16 Jahren Abwesenheit kehrte Air Canada wieder nach Genf zurück, via Montreal wird Toronto angefliegen. Zum Einsatz kommen Boeing 767-300, wie die C-GHLT.



Liebe Leserinnen und Leser

Mein letztes Editorial zum Thema Bazl und der Leserbrief von Stefan Freudiger haben zu interessanten Reaktionen geführt: Auf der Redaktion trafen Zustimmung, Ergänzungen und Ermutigungen ein. Die Wahrnehmung an der «Front» ist deckungsgleich. So schrieb ein bekannter Helioperator: «Herzliche Gratulation zu Ihrem tollen, fachlich fundiert recherchierten Editorial betreffend Bazl...». Und: «Alle Reglemente von JAR und jetzt EASA werden vom Bazl gefiltert und zu einer Luxusversion verschärft. Die umliegenden Länder belächeln uns deswegen schon lange...». Die gesamte Zuschrift abzudrucken – gespickt mit Beispielen – würde den Rahmen dieser Seite sprengen.

Auch einige Verbände arbeiten intensiv an Lösungsfindungen. Kurz: es bewegt sich etwas. Partikularinteressen werden zurückgestellt, weil die immer neuen Vorschriften das gesamte «Produkt Luftfahrt» treffen. Mit etwas Bedauern wird allerdings die (noch) nicht erfolgte, klare Leadfunktion der Aero-suisse wahrgenommen.



Argus Ref 35973795

Die Zeit wird jedoch knapp. Für die anstehenden Sommermonate (Ferienabwesenheiten) muss von einer Verlangsamung der Aktivitäten ausgegangen werden, während die Vernehmlassungsfristen darauf – natürlich – keine Rücksicht nehmen. Die Erfahrung zeigt: Einmal eingeführte Massnahmen sind nicht mehr rückgängig zu machen; die äusserst ungenügenden Korrekturen an der neuen Gebührenordnung des Bazis sind dabei nicht die Ausnahme, die üblicherweise die Regel bestätigen.

Thema Tiger-Teilersatz: Seit der Mitteilung über einen Systementscheid anfangs 2009 herrscht Grabesruhe. Zumindest hat der Chef VBS anlässlich des Informationsrapportes des Kommandanten der Luftwaffe (siehe Cockpit 06/09) verlauten lassen, dass man neue Flieger braucht. Ein ähnliches Commitment habe ich – zum Beispiel – vom Chef Armee, André Blattmann, noch nie gehört. Offiziere des Heers befürchten im privaten Gespräch, dass die Betriebskosten neuer Kampfflugzeuge (weniger deren Beschaffung), dem Heer dringend benötigte Mittel entziehen werden. Hier sind neue Ansätze gefragt. Lesen Sie dazu bitte die Analyse auf Seite 9. Diese Empfehlung geschieht im Wissen, dass mich einige Personen dafür wohl am liebsten verteilen würden...

Unser Bundespräsident hat kürzlich in einer seiner (vielen) Reden einen Eckpunkt zur Sache gesetzt: Mit Blick auf die Finanzlage der Eidgenossenschaft sind in den kommenden Jahren nicht dringend benötigte Investitionen und Anschaffungen zurückzustellen. Oh Glöcklein süss, ich hör dich läuten.

Der Sicherheitspolitische Bericht und dessen Auswertung ist zurzeit ein willkomme-

ner Vorwand, das Thema aus den Traktanden der Öffentlichkeit zu nehmen. Über den eingeschlagenen Zeitplan gibt es nur Informationen unter der Hand – keine sehr vertrauensfördernde Kommunikationsstrategie! Ich habe es an dieser Stelle schon einmal geschrieben: Das ist auch ein Affront gegen die Anbieter, welche zweistellige Millionenbeträge in das Angebot und die Evaluationsflüge zu investieren hatten.

Natürlich herrscht hinter den Kulissen keine Grabesruhe. Die «best and final offers» werden analysiert und es wird nachgefragt. So weit so gut. Allerdings nur soweit, als die bestehenden Angebote nicht nachgebessert werden (können, müssen), respektive die Ausschreibung nicht verändert wird – das wäre juristisch fragwürdig und beeinflusst den Wettbewerb. EADS und Saab haben mit ihren diversen Flotten in unterschiedlichen Ländern ein sehr genaues Bild über die Einführungszenarien und die Betriebskosten. Vertrauen wir auf deren Erfahrung und schaffen uns keine «Sännehäppi-Luftwaffe».

Genau diese Gefahr ist so abwegig nicht. Bundesrat Maurers NATO-Aversion ist für unser nur 41'000 km² grosses Land und seine Luftwaffe kein Grund zur Freude. Die Luftraumüberwachung unseres kleinen Landes funktioniert in Friedenszeiten nur in Zusammenarbeit mit europäischen Partnern – von der Ausbildung (Lärmklagen in der Schweiz, gemeinsames Training mit ausländischen Partnern) bis hin zum frühzeitigen Erkennen und Abfangen möglicher Störfaktoren. Unser Land liegt nicht auf einer Pazifikinsel. Mit freundlichen Grüessen aus der Mitte Europas,

Ihr Max Ungricht