



SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT
 CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
 CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss

Décision 16 août 1989

Decisione

1313

Nouvel avion pour le Conseil fédéral

Vu la proposition du DFTCE du 3 août 1989

Vu les résultats de la procédure de co-rapport et après délibération, il est

décidé:

1. Un contrat de location auprès d'une entreprise suisse de transport aérien en vue de recourir aux services d'un DA 900 sera conclu pour une période de 3 ans dès le 1.1.1990.

Si l'expérience est concluante et si l'avion donne satisfaction, l'achat d'un tel appareil pourra intervenir après ce délai.

2. Les dépenses annuelles de location à prévoir dès le budget 1990 sont de 2'760'000.-- francs par an (coûts réels 1990, 250 heures).
3. Un crédit de 150'000.-- francs est accordé pour l'entraînement des inspecteurs de l'OFAC.

Pour extrait conforme,
 le secrétaire

Protokollauszug an:				
<input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
	X	EDA	1	-
	X	EDI	1	-
	X	EJPD	1	-
	X	EMD	1	-
	X	EFD	7	-
	X	EVD	1	-
X		EVED	10	-
	X	BK	3	-
	X	EFK	2	-
	X	Fin.Del.	2	-



CONFIDENTIEL

Nouvel avion pour le Conseil fédéral; proposition au Conseil fédéral

Comme nous l'avons indiqué dans la note de discussion du 26 mai 1988, l'avion du Conseil fédéral, un biturbopropulseur à hélices de type Beechcraft Super King Air, Beech 200, ne satisfait plus aux exigences requises pour les transports VIP de la Confédération : en effet, son confort est très relatif, sa capacité limitée, sa vitesse peu élevée et son autonomie insuffisante.

Suite à cette note de discussion, le Conseil fédéral a, le 6 juin 1988, chargé le DFTCE d'étudier, en collaboration avec le DMF, l'achat d'un jet et de présenter, dans les meilleurs délais, le choix de deux types d'avion entrant en considération.

La procédure d'évaluation conduite par le DFTCE en collaboration avec le DMF (DGA) a débouché sur les propositions suivantes :

- Le choix se porte sur un seul type: il s'agit du DA 900, qui est le seul avion qui remplit toutes les conditions du cahier des charges en ce qui concerne les performances, la sécurité et le confort.
- Le crédit à accorder en cas d'achat s'élève à 44 millions de francs environ, sans l'ICHA. Ce montant correspond aux coûts pratiqués actuellement dans l'industrie privée pour les avions d'affaires.

L'exploitation d'un tel avion serait assurée, comme jusqu'ici, par les pilotes de l'OFAC, avec la coopération de deux pilotes appartenant à l'escadre de surveillance et qui volent actuellement sur les deux Lear-Jet du DMF. Les coûts d'exploitation sont estimés à 2'000 francs par heure de vol, d'où des dépenses annuelles de l'ordre de 500'000 francs pour 250 heures.

- La solution qui consisterait à louer un avion identique auprès d'une entreprise suisse de transports aériens à été étudiée. A un prix de location de 10'900 francs par heure de vol, les dépenses annuelles s'élèveraient à 2'725'000 francs pour 250 heures.

Parallèlement aux calculs concernant l'achat et la location d'un jet, nous avons procédé à une estimation de la rentabilité d'un tel appareil. Les détails figurent dans l'annexe.

Il est proposé au Conseil fédéral de prendre une décision au sujet de l'achat ou de la location d'un avion de type DA 900.

VERTRAULICH

Neues Bundesratsflugzeug; Antrag an den Bundesrat

Wie angekündigt im Aussprachepapier vom 26. Mai 1988, genügt das "Bundesratsflugzeug", ein zweimotoriges Propeller-Turbinen-Flugzeug des Typ Beechcraft Super King Air, Beech 200, den Anforderungen für VIP-Transporte des Bundes nicht mehr: Ein nur sehr bedingter Komfort, beschränkte Nutzlast, zu geringe Geschwindigkeit und ungenügende Reichweite.

Im Anschluss an dieses Aussprachepapier hat das EVED am 6. Juni 1988 vom Bundesrat den Auftrag erhalten, in Zusammenarbeit mit dem EMD die Beschaffung eines Jetflugzeuges zu überprüfen und raschmöglichst zwei Flugzeugtypen zur Auswahl vorzulegen.

Das durch das EVED mit Unterstützung des EMD (GRD) vorgenommene Evaluationsverfahren hat zu den folgenden Anträgen geführt:

- Die Wahl fällt auf einen einzigen Typ: die DA 900; nur dieser Typ erfüllt die im Pflichtenheft aufgestellten Bedingungen hinsichtlich Leistung, Sicherheit und Komfort.
- Der zu bewilligende Kredit bei einem Kauf beläuft sich auf etwa 44 Mio Franken ohne WUST. Dieser Betrag entspricht den heute in der Privatwirtschaft gültigen Ansätzen in bezug auf Geschäftsreiseflugzeuge.

Der Betrieb des Flugzeuges würde wie bisher durch die Piloten des BAZL aufrecht erhalten, in Zusammenarbeit mit zwei Piloten des Ueberwachungsgeschwaders, welche derzeit die beiden Lear Jets des EMD fliegen. Die Ausgaben für den Betrieb wurden auf Fr. 2'000 pro Flugstunde geschätzt, was pro Jahr bei ca. 250 Stunden ca. Fr. 500'000 ergäbe.

- Die Miete eines gleichen Flugzeuges wurde bei einem schweizerischen Transportunternehmen abgeklärt. Bei einem Mietpreis von Fr. 10'900 pro Flugstunde, würden sich jährliche Ausgaben von Fr. 2'725'000 bei 250 Flugstunden ergeben.
- Neben der Berechnung der Ausgaben für Kauf und Miete wurde auch eine Wirtschaftlichkeitsabschätzung gemacht. Die Details sind im Anhang zum Antrag dargestellt.

Es wird dem Bundesrat beantragt über Kauf oder Miete eines DA 900 zu entscheiden.

Texte français au verso



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

CONFIDENTIEL

"Pas à la presse"

3003 Berne, le 3 août 1989

Au Conseil fédéral

Nouvel avion pour le Conseil fédéral

0. VUE D'ENSEMBLE

01. L'avion du Conseil fédéral, un biturbopropulseur à hélices de type Beechcraft Super King Air, Beech 200, ne satisfait plus à divers égards aux exigences pour les transports VIP de la Confédération. (Cf. chif. 1 et 2).
02. Il y a lieu d'assurer une meilleure sécurité de nos magistrats pour leurs déplacements internationaux, en éliminant partiellement ou complètement l'utilisation des transports publics (détournements d'avions) (Cf. chif. 21).
03. De plus, un jet moderne permettra de maintenir le niveau professionnel des inspecteurs de vol de l'OFAC à un standard nécessaire à l'exercice de leurs fonctions (Cf. chif. 25).
04. L'investissement financier est de l'ordre de 44 millions de francs suisses, sans ICHA (Cf. chif. 10), respectivement 46,7 millions ICHA inclus.

05. Selon le calcul global des coûts, l'heure de vol reviendrait à 17'800 francs en cas d'achat et à 10'900 francs en cas de location. En cas d'achat, l'heure de vol serait ainsi 1,6 fois (60 %) plus chère.
06. En cas d'achat, l'opération du nouvel avion sera assurée par les pilotes de l'OFAC (deux pilotes supplémentaires d'ici 4 ans) avec la collaboration de deux pilotes de l'Escadre de surveillance (DMF); l'équipage de cabine sera engagé à la demande et les réservations seront assurées par l'OFAC (une personne à mi-temps).
07. En cas de location, les équipages nécessaires seront mis à disposition par l'entreprise de location; la réservation se fera également par l'entreprise.
08. L'entretien sera assuré par l'industrie privée (Cf. chif. 8).

1. INTRODUCTION

11. Moyens actuels

Dans une note de discussion du 12 novembre 1985, le DFTCE a attiré l'attention du Conseil fédéral sur la nécessité de moderniser l'actuelle flotte à disposition du service des transports aériens, afin de lui permettre de remplir ses tâches de façon plus efficace. En effet, l'avion utilisé actuellement, un turbopropulseur Beechcraft Super King Air, Beech 200, ne satisfait plus aux conditions requises pour des missions de plus en plus nombreuses, vers des destinations toujours plus éloignées. Cet appareil présente plusieurs points faibles; nous nous limitons à énumérer les carences majeures :

111. Le confort du Beech 200 est très relatif : son niveau sonore est élevé, sa cabine est basse et peu spacieuse, les toilettes sont tout à fait rudimentaires.

112. Sa capacité est insuffisante : le nombre de passagers et des bagages est limité, même pour des vols moyen-courrier.
113. Sa vitesse de croisière relativement peu élevée est fortement diminuée en altitude par les vents contraires.
114. Son autonomie ne satisfait plus pour les destinations requises dans son exploitation usuelle, ce qui nécessite parfois des atterrissages techniques intermédiaires.
115. Son image: abstraction faite de toute politique de prestige, nous sommes d'avis que la Suisse doit disposer d'un avion moderne, fiable et performant, digne de refléter son image de marque dans le monde. A l'heure actuelle, notre Etat est un des seuls à utiliser encore un turbopropulseur à hélices pour les déplacements de ses plus hauts représentants.

2. AUTRES MOTIFS EN FAVEUR D'UN JET

21. La sécurité personnelle est le problème le plus important auquel sont et vont être confrontés nos magistrats dans ces prochaines années. A l'heure des détournements d'avions et des prises d'otages, il est impératif d'assurer des déplacements sûrs, autonomes et individuels. Seul un jet approprié permettra de pallier aux risques inhérents aux transports publics. Il est de plus en plus rare que les Etats recourent aux avions de ligne pour transporter leurs ministres.
22. La sécurité de vol peut encore être améliorée avec l'exploitation d'un avion triréacteur. En effet, en cas de panne d'un moteur, un triréacteur moderne permet de poursuivre le vol en toute sécurité jusqu'à la destination prévue.
23. Les relations entre la Suisse et la CEE vont aller en s'intensifiant, de nombreux déplacements sont d'ores et déjà prévisibles. Un avion plus rapide et de plus grande capacité permet de faire face à cette demande.

24. Les bons offices offerts par la Suisse dans de nombreux domaines, tels que l'Aide suisse en cas de catastrophe, des missions de contrôle ou de surveillance de l'ONU ou du CICR pourraient aussi bénéficier de l'exploitation de cet appareil.
25. L'entraînement de vol des inspecteurs de l'OFAC doit être mieux garanti. En effet, près de 70 % des tâches de surveillance de nos inspecteurs s'exercent sur des jets performants. C'est la raison pour laquelle l'acquisition d'un jet devrait permettre de maintenir nos pilotes en des conditions d'entraînement de vol crédibles leur permettant de mieux remplir leurs tâches de surveillance.

A l'heure actuelle, la location à cet effet de jets au prix du marché est très coûteuse. L'OFAC se trouve en outre confronté quotidiennement au problème du manque de disponibilité de ces avions de la part des entreprises privées.

3. ETUDES PRELIMINAIRES

31. Donnant suite à la note de discussion du 26 mai 1988, le Conseil fédéral a, le 6 juin 1988, chargé le DFTCE, en collaboration avec le DMF d'étudier ce projet et de présenter dans les meilleurs délais le choix de deux types d'avions (proposition au Conseil fédéral).
32. Par un rapport intermédiaire du 15 septembre 1988, le groupe d'étude formé à ce sujet informait le chef du DFTCE sur l'avance du projet et les options importantes portant notamment sur les types entrant en considération, le mode d'acquisition et le calendrier des échéances (cf. annexe).

4. SPECIFICATIONS

Un tel avion doit répondre aux critères suivants :

41. Avion d'affaires équipé de 2 ou 3 moteurs à réaction, rapide, pouvant opérer dans toutes les conditions météorologiques, autorisé à l'atterrissage en catégorie II, (atterrissage par brouillard), comportant

- un maximum de sécurité, équipé d'instruments de navigation modernes, certifié pour deux pilotes, ainsi qu'un membre d'équipage de cabine.
42. Une cabine large (wide body) ayant un agencement permettant une capacité de 10 places confortables (15 à 19 places standard) (hauteur minimum 1,85m), compartimentée, permettant de travailler à une table, d'avoir des conférences en toute discrétion ou de se reposer.
43. Un niveau de bruit bas assurant un confort élevé.
44. Une cabine équipée de toilettes confortables.
45. Le service de repas chaud devrait pouvoir être assuré à bord.
46. Il doit en outre satisfaire aux normes et directives admises dans le trafic de ligne compte tenu de la haute sécurité de vol exigée pour le transport de nos magistrats. A cet égard, la Suisse a admis dans ce domaine les normes fixées par l'Autorité aéronautique américaine dans sa législation citée aux FAR 25 et 121 (Federal Aviation Regulation).
47. Le jet doit pouvoir opérer à partir des aéroports de Berne ou de Lugano à destination de toutes les capitales européennes (cahier des charges établi par le Conseil fédéral).

5. RESULTATS DE L'ETUDE TECHNIQUE ET OPERATIONNELLE

51. Rapport intermédiaire du 15 septembre 1988

Dans un rapport intermédiaire du 15 septembre 1988, le groupe d'étude a informé le chef du DFTCE sur l'évolution en cours, notamment sur les aspects techniques, opérationnels et financiers. Trois types d'avions furent retenus pour une évaluation plus poussée, il s'agit des :

- Falcon DA 900 (Dassault)
- Gulfstream G-IV (Grumman)
- Challenger CL 601-3A (Canadair)

52. Type retenu

Les trois types susmentionnés ont subi une évaluation dans le détail. Les trois machines ont effectué l'automne passé des vols de démonstration devant le groupe d'étude.

Il ressort de l'évaluation que seul le DA 900 satisfait à l'heure actuelle à tous les critères établis dans le cahier des charges.

Les deux avions Gulfstream G-IV et Challenger CL 601-3A ne satisfont pas aux règles FAR 25 et 121 précités. En particulier, les performances de ces deux machines ne leur permettent pas d'atterrir à Berne et à Lugano conformément aux normes de sécurité admises. En effet, le poids à l'atterrissage, compte tenu des réserves imposées exigent, pour l'atterrissage selon les règles de vol aux instruments (IFR) une longueur de piste allant au-delà de celles de Berne et Lugano. Selon ces normes, ces deux avions devraient avoir à disposition des pistes de plus de 1500 m.

De plus, le Challenger CL 601-3A ne remplit pas les critères d'autonomie minimum exigée par le Conseil fédéral. De ce fait, le choix de ces types d'avions est écarté.

En conclusion, seul le DA 900 peut être retenu sur la base des critères techniques et opérationnels.

6. **MODES D'ACQUISITION ET ASPECTS ECONOMIQUES**61. Leasing

Compte tenu des offres de leasing suscitées par le projet d'exploitation d'un jet par la Confédération, cette solution a été soigneusement étudiée par les services compétents du Groupement de l'Armement (DMF).

Le contrat de leasing qu'il ne faut pas confondre avec un contrat de location, est à l'avantage d'une entreprise qui ne peut réunir d'une seule traite la somme nécessaire à un tel achat. Le défaut inhérent à

ce mode de financement réside dans les frais d'intérêts très élevés. Comme la Confédération peut acquérir des capitaux à des taux d'intérêts très avantageux, cette variante ne lui apporterait aucun avantage. Il y a dès lors lieu de renoncer au leasing (cf. chiffres 41 et 43 du rapport intermédiaire du 15.09.1988).

62. Location

La location d'un avion par la Confédération n'a pas été retenue dans le premier projet de proposition, compte tenu des nombreux problèmes ainsi que des divers aspects négatifs relatifs à l'exploitation.

Lors de la consultation intradépartementale, deux départements ont émis le vœux que cette possibilité soit réétudiée, afin de présenter une solution alternative à l'achat, trouvé fort coûteux.

621. Compte tenu des dispositions des réglementations FAR 25 et 121 décrites sous chiffre 46 ci-dessus (à savoir: conditions d'opérations de Berne et Lugano), la location doit porter sur le type d'avion retenu comme conforme, à savoir le DA 900, à l'exclusion des autres machines exploitées par la ou les entreprises de location.

622. Les offres de location qui nous ont été soumises sont indexées aux coûts réels de janvier 1990. En résumé, les dépenses sont les suivantes:

- prix de l'heure de vol : 10'900 fr./h
- location annuelle (au prorata de 250 h/vol) : 2'725'000 fr.

Une analyse des coûts et des dépenses figure dans un rapport en annexe (seulement en allemand).

Comparé aux investissements nécessaires à l'achat et aux coûts d'opération du DA 900, mais vu uniquement sous l'aspect financier, la location apparaît comme la solution la plus favorable.

623. Les frais de location seraient réglés périodiquement entre la Confédération et l'entreprise. Dès le budget 1991, ils pourront être répartis sur les départements selon les heures d'utilisation. L'Administration fédérale des finances établira la procédure à suivre à cet égard.
624. Comme nous l'avons déjà relevé dans notre note de discussion du 26 mai 1988, la location pose en outre à l'administration de nombreux problèmes.
- Le problème le plus grave concerne le manque de **disponibilité**. Celle-ci ne peut être garantie à court ou moyen délai. Une entreprise commerciale exige les préavis suivant:
 - 24 heures pour une confirmation à 80 %
 - 48 heures pour une confirmation à 90 %
 - 72 heures pour une confirmation à 98 %ce qui restreint l'efficacité de nos transports. Cette réservation sera toujours précaire, les expériences faites en particulier lors de la location de machines pour l'entraînement des inspecteurs de l'OFAC le prouvent. Il est en effet difficile de conclure un contrat qui assure à la fois une grande flexibilité d'exploitation pour la Confédération et une exploitation d'une rentabilité optimale pour l'entreprise commerciale partenaire au contrat. La priorité de l'exploitation à la Confédération ne peut pas être garantie.
 - La **sécurité** à bord ne peut véritablement être garantie. En effet, les machines de location volent dans le monde entier et restent parfois parquées sur des aéroports peu sûrs. La clientèle est très diverse et cosmopolite. Afin d'éviter tout acte de sabotage (attentat à la bombe et autres), des mesures de sûreté forts complexes devraient être prises avant chaque vol d'un conseiller fédéral, d'un haut magistrat ou d'autres invités.
 - Le choix de l'entreprise risque de poser un **problème de concurrence**. Le prestige qui résulterait d'un tel contrat avec la Confédération pourrait avantager la bénéficiaire par rapport à ses concurrents. En général, la Confédération essaye d'éviter de créer ce genre de conflit.

- Une offre de Crossair ne peut non plus pas être retenue. En effet, cette entreprise n'exploite à l'heure actuelle que des avions turbopropulseurs qui n'amènent aucune amélioration notable par rapport à l'actuel Beech 200 du Conseil fédéral.
- La nature même de certains déplacements des membres du Conseil fédéral ou d'autres magistrats de la Confédération requiert une certaine **discrétion, voire le secret**. Ceux-ci ne peuvent pas être garantis dès lors que ces vols feront l'objet d'un dispatching dans une entreprise privée non soumise aux critères précités. En outre, une partie des pilotes ou employés des entreprises concernées ne sont pas de nationalité suisse.
- L'**entraînement de vol** et le maintien d'un haut standard d'aptitude chez les inspecteurs de l'OFAC sur de telles machines doivent être garantis. Or, expérience faite, la location n'apporte pas de solution satisfaisante. La crédibilité de notre surveillance dépend de la qualité de nos gens et d'un entraînement régulier. En tous les cas, si la solution de la location est retenue pour le transport des magistrats, des crédits supplémentaires de l'ordre de quelques 150'000 francs seront nécessaires en vue de louer une telle machine pour l'entraînement personnel des inspecteurs de l'OFAC.

63. Achat

En résumé, les investissements et les dépenses nécessaires sont les suivants (prix réels 1.1.1990) :

Prix d'achat : **44 mio**, sans ICHA,
46,7 mio ICHA compris

Dépenses exploitation annuelles : 500'000 fr. (soit 2'000 fr./h)

Coût annuelle (Vollkosten, 250h) : 4'450'000 fr.

Coût à l'heure de vol : 17'800 fr.

- utilisation du jet pour les vols d'entraînement pour les pilotes de l'OFAC
- besoin supplémentaire en pilotes et augmentation des frais pour le service de réservation de l'OFAC

Pour les détails, nous renvoyons au rapport annexé (en allemand) relatif à l'analyse des coûts et des dépenses. Ces investissements ainsi que les frais opérationnels (coût annuel) sont 1,6 fois plus cher que ceux de la location.

L'achat d'un DA 900 par la Confédération avec tous les droits inhérents à la propriété de l'appareil comporte les **avantages** suivants:

- la disponibilité est garantie
- la sécurité avec un équipage de l'OFAC est optimale
- la discrétion de l'opération est assurée par la liaison directe de l'OFAC et avec les secrétariats généraux des départements
- les tâches de surveillance se trouveront allégées par une crédibilité mieux assumée auprès des entreprises du transport aérien privé et commercial.

Désavantages :

- les coûts annuels sont de 1,7 millions environ plus élevés qu'en cas de location (60 %)
- l'OFAC est mis à contribution pour le service des transports; en quatre ans, il aura besoin de 2 pilotes supplémentaires pour maintenir ses tâches de surveillance.

Il est clair qu'aussi bien l'achat que la location comportent des avantages et des désavantages. En général, à l'avantage de l'une des solutions correspond le désavantage de l'autre. L'OFAC subit un désavantage particulier en confiant ce transport à des tiers et en perdant ses attributions en matière de surveillance (Cf. chif. 25).

64 Conclusions de la comparaison location/achat

La location devrait coûter annuellement 1,7 millions de moins que l'achat. Les avantages et désavantages ci-après n'ont pas été chiffrés:

- utilisation du jet pour les vols d'entraînement pour les pilotes de l'OFAC
- besoin supplémentaire en pilotes et augmentation des frais pour le service de réservation de l'OFAC.

Les qualités mentionnées sont en faveur de l'achat. Les avis sont partagés quant à savoir si l'importance à accorder à ces aspects qualitatifs justifie des dépenses supplémentaires de l'ordre de 60 %.

7. EXPLOITATION DE DEUX LEAR-JET 35 PAR LES TROUPES D'AVIATION (CADCA)

Le DMF a acquis deux Lear-Jet 35 anciennement propriétés de la REGA. Ces deux jets sont provisoirement immatriculés dans le registre civil, mais ils feront l'objet d'une immatriculation militaire dès que les équipages militaires seront qualifiés et les avions équipés pour remplir leurs futures tâches militaires.

Il y a lieu de noter que ces deux jets sont de conception ancienne et que leur cabine est petite et peu confortable (hauteur: 1 m 32; l'actuel Beech 200 : 1 m 44; Dassault 900 : 1 m 87). Le rayon d'action du Lear-Jet 35 est limité. Il est plus petit que celui du Beech 200 du Conseil fédéral.

Pour une période transitoire d'une année ou deux environ, le Service des transports pourrait occasionnellement recourir aux services de ces deux jets, jusqu'à ce que les tâches militaires les occupent entièrement. Le Lear-Jet ne remplit pas les spécifications désirées. Son secteur opérationnel est semblable à celui du Beech 200.

8. EXPLOITATION

Equipage de conduite

811. Le corps des pilotes du Service des transports de l'OFAC est à même d'assurer l'exploitation d'un jet. Un inspecteur est déjà qualifié sur le triréacteur Dassault 900, en prévision des tâches de surveillance qui se profilent pour les 7 premières machines de ce type déjà immatriculées en Suisse. Un deuxième inspecteur est qualifié sur le Grumman Gulfstream IV; les autres inspecteurs sont qualifiés sur les petits jets exploités dans les entreprises suisses.

En cas de location, les équipages nécessaires sont mis à disposition par l'entreprise de location.

812. Un accord avec le DMF prévoit que les pilotes de l'OFAC pourront être secondés par des pilotes militaires professionnels qualifiés. Les deux premiers pilotes formés sur les LEAR-JET 35 du CADCA (cf. chif. 7) cette année sont d'ores et déjà retenus à cet effet. Une possibilité d'entraînement en ligne non négligeable se présente ainsi pour ces pilotes appelés par la suite à voler de façon autonome sur les machines précitées.

813. Avec l'augmentation prévisible des transports aériens de la Confédération ces prochaines années, l'OFAC aura besoin d'augmenter de 2 unités l'effectif de ses pilotes d'ici 4 ans, et ceci malgré la participation des pilotes militaires mentionnés.

82. Equipage de cabine

Un troisième membre d'équipage de cabine (hôtesse) s'avère nécessaire lors de transports avec VIP, afin d'assurer leur sécurité en cas d'urgence (Emergency), ainsi que pour le service à bord. Une bonne solution réside dans la possibilité de conclure un contrat de droit privé avec une ou plusieurs personnes déjà qualifiées (Swissair ou autre) qui seraient engagées à la demande.

83. Entretien

Pour les travaux d'entretien journalier, l'OFAC s'adressera comme par le passé à une entreprise du secteur privé.

De même, les travaux d'entretien plus importants seront également effectués par une entreprise privée.

9. HANGAR

L'OFAC étudie actuellement la rénovation de son hangar pour avions situé à Belp, datant de 1936, et qui ne répond plus du tout aux exi-

gences de son exploitation. La construction d'un nouveau bâtiment en lieu et place de l'ancien hangar est aussi envisagée en collaboration avec l'Office fédéral des aéroports militaires (OFAEM) et de la REGA. Ce projet est conduit **indépendamment** de l'éventuelle acquisition d'un jet et suivra la procédure usuelle par le biais de l'Office des constructions fédérales. Une salle d'attente pour les passagers VIP et des vestiaires pour les équipages de l'OFAC sont d'ores et déjà prévus.

9a RESULTATS DE LA PROCEDURE DE CONSULTATION

Dans un premier temps, tous les départements ont été consultés par le biais des secrétariats généraux. En second lieu, des contacts furent pris avec le GDA (groupement de l'armement) et l'AFF (administration fédérale des finances). Les remarques de l'AFF ont été largement prises en considération, celles des Secrétariats généraux des autres départements, intégralement suivies.

10. PROPOSITION AU CONSEIL FEDERAL

101. Le choix d'un jet pour les transports du Conseil fédéral porte sur un avion du type Falcon DA 900 de l'entreprise française Dassault.

102. **Pour l'achat**, il y a lieu de conclure un contrat d'achat avec un délai d'option jusqu'au 31 janvier 1990.

Le prix d'achat à prévoir au budget 1990 s'élève à 46,7 millions de francs, ICHA et réserves comprises.

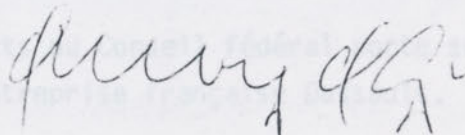
Les dépenses annuelles pour l'opération s'élèvent à 500'000 fr. (coûts réels 1990).

103. A titre de proposition alternative, le Conseil fédéral a la possibilité de conclure un contrat de **location** auprès d'une entreprise suisse de transport aérien en vue de recourir aux services d'un DA 900.

Les dépenses annuelles de location à prévoir dès le budget 1990 sont de 2'725'000 par an (coûts réels 1990, 250 h).

104. La somme globale des coûts et dépenses met en évidence que l'achat atteint un facteur 1,6 fois (60 %) supérieur à la location. Les deux solutions comportent toutefois des avantages et des désavantages qui ne peuvent se chiffrer ou s'exprimer en langage de coûts.
105. Le Conseil fédéral doit se décider soit pour l'achat soit pour la location d'un DA 900 en vue d'assurer ses besoins en transport aérien.

DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS
DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE



Adolf Ogi

Annexes :

- 1 Wirtschaftlichkeitsrechnung du 30 juin 1989
- 1 rapport intermédiaire du 15 septembre 1988
- Projet de décision

Pour co-rapport à:

- tous les départements

Extrait du procès-verbal à:

- tous les départements

Titre de l'objet: avions

Vu la proposition du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie du 3 août 1989

Vu les résultats de la procédure de co-rapport, il est

décidé:

1. Le choix d'un jet pour les transports du Conseil fédéral porte sur un avion du type Falcon DA 900 de l'entreprise française Dassault.
2. Variante a: Il y a lieu de conclure un contrat d'achat avec un délai d'option jusqu'au 31 janvier 1990.

Le prix d'achat à prévoir au budget 1990, s'élève à 46,7 millions de francs, ICHA et réserves comprises.

Les dépenses annuelles pour l'opération s'élèvent à 500'000 francs (coûts réels 1990).

Variante b: Il y a lieu de conclure un contrat de location auprès d'une entreprise suisse de transport aérien en vue de recourir aux services d'un DA 900.

Les dépenses annuelles de location à prévoir dès le budget 1990 sont de 2'725'000 par an (coûts réels 1990, 250 heures).

Pour extrait conforme,
Le secrétaire:

Antrag neues Bundesratsflugzeug

Wirtschaftlichkeitsrechnung
für die Fälle Kauf und Miete

1. Einleitung

Mit den vorhandenen gültigen Offerten wurde eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung gemacht. Allerdings mussten dafür gewisse, zulässige Annahmen getroffen werden. Diese werden in den nachfolgenden Ausführungen als solche ausgewiesen.

Die gesamten **Operationskosten** (Vollkostenrechnung) bestehen aus den
 - **Festkosten** (Amortisation, Zinsen, Versicherung etc.) und den
 - **direkten Betriebskosten** (Betriebsstoff, Wartung, Unterhalt, Lande-
 taxen, Flugsicherungsgebühren, Catering, Spesen für Besatzung etc.),
 die flugstundenabhängig sind.

Werden Kauf und Miete verglichen, können die Saläre der Besatzungen und die Versicherungskosten ebenfalls pro rata in die direkten Betriebskosten eingerechnet werden.

In der Annahme, dass die direkten Betriebskosten für eine vorgegebene Vergleichsstundenzahl von 250 pro Jahr bei Kauf oder Miete in etwa gleich sind, erfolgt im 1. Teil ein Vergleich nur über die Festkosten.

In weiteren Teilen erfolgt eine Abschätzung der direkten Kosten sowie der Vollkosten.

Am Schluss sind die budgetwirksamen Beträge (Ausgaben) zusammengestellt.

Fall	Jahr	Flugstunden
Kauf	3,95 Mio	15'000
Miete	2,0 Mio	8'000

Der Festkostenanteil bei Kauf ist somit ca. 2 mal grösser als bei Miete.

2. Festkostenvergleich (geschätzte Kosten)

21 Fall Kauf

Beschaffungskosten	40	Mio Fr.
<u>Annahme: Restwert</u>	14	Mio Fr.
nach 10 Jahren (2500 Stunden)		
Amortisation total	26	Mio Fr.
	=====	
Rate pro Jahr	2,6	Mio Fr.
Zins auf Jahresrate (mittl. Kapitalwert von 27 Mio Fr.)	1,35	Mio Fr.
<u>Annahme: 5 % (Bundesansatz)</u>		
Festkosten pro Jahr	3,95	Mio Fr.
	=====	
Festkosten pro Flugstunde	15'800	Fr.
	=====	

22 Fall Miete

In diesem Falle wird mit einer höheren Ausnützung des Flugzeuges gerechnet, und zwar mit 700 Flugstunden pro Jahr. Dadurch wird auch der Restwert beeinflusst.

Beschaffungskosten	40	Mio Fr.
<u>Annahme: Restwert</u>	8	Mio Fr.
nach 10 Jahren (7000 Stunden)		
Amortisation total	32	Mio Fr.
	=====	
Rate pro Jahr	3,2	Mio Fr.
<u>Annahme: 10 % Zins und Gewinn auf</u> mittl. Wert von 24 Mio Fr.	2,4	Mio Fr.
Festkosten pro Jahr bei 700 Stunden	5,6	Mio Fr.
	=====	
Festkosten pro Stunde	8'000	Fr.
	=====	
Festkosten pro Jahr bei 250 Stunden, pro rata	2,0	Mio Fr.
	=====	

23 Vergleich

Auf der Basis von 250 Flugstunden pro Jahr:

Fall	Festkosten in Fr.	
	Jahr	Flugstunde
Kauf	3,95 Mio	15'800
Miete	2,0 Mio	8'000

Der Festkostenanteil bei Kauf ist somit ca. 2 mal grösser als bei Miete.

3. Abschätzung der direkten Betriebskosten

Aus Angaben der Hersteller und eines schweizerischen Flugbetriebes ermittelten wir einen Mittelwert von Fr. 2'400.-- pro Flugstunde (Preisbasis 1988/89).

Wie einleitend gesagt, enthalten diese Kosten

- Unterhalt und Reparatur
- Versicherungen
- Betriebsstoffe
- Kosten Besatzung
- Taxen
- Flugsicherungsgebühren
- Catering

Bei Miete fallen diese Kosten voll an, bei Kauf und Betrieb durch den Bund sind die Kosten für

- Versicherungen (Bundesrisiko)
- Betriebsstoffe (günstigere Bezugsquelle)

kleiner. Das Bundesrisiko wird in dieser Rechnung mit einer fiktiven Risikoprämie belastet. Annahme: Fr. 200 pro Stunde. Die effektiven Betriebskosten dürften bei Fr. 2'000 (1989) liegen.

	direkte Betriebskosten	
Fall	Jahr	Flugstunde
Kauf	500'000	2'000
Miete	600'000	2'400

4. Vergleich der geschätzten Vollkosten

	Vollkosten pro Jahr in Fr.		
Fall	Festkosten	Betriebskosten	Total
Kauf	3'950'000	500'000	4'450'000
Miete	2'000'000	600'000	2'600'000

Die Vollkosten sind im Falle Kauf ca. 1,7 mal höher als bei Miete.

5. Abschätzung der reinen Miete

Aus einer Offerte, gültig bis Ende 1990, entnehmen wir die Ansätze für eine Blockmiete von 250 Stunden pro Jahr.

Bei diesen Preisen liegt eine Vollkostenrechnung zu Grunde.

Da die Offerte in Preis pro Belegungstag und in Flugstunden pro Belegungstag aufgeschlüsselt ist, wird folgende Annahme getroffen:

Der mittlere Standardflug besteht aus einem Hin- und Rückflug in Europa von je 60 Min. ab Bern, sowie aus Positionierungsflügen von und nach Bern ab Genf oder Zürich, total ca. 2 1/2 Stunden. Bei 250 Stunden pro Jahr, ergibt dies 100 Belegungstage.

Der Mietpreis ergibt sich wie folgt:

100 Belegungstage	Fr. 1'480'000.--
250 Flugstunden	Fr. 875'000.--
Kosten Besatzung	Fr. 180'000.--
Landetaxen, Flugsicherungsgebühren, Handling, Flugpläne (Dispatch, Clearance), Spesen Besatzung etc.	Fr. 191'100.--
Totalmiete pro Jahr	Fr. 2'726'100.--
	=====
Preis pro Flugstunde	Fr. 10'900.--
in Vollkosten, inkl. Versicherungen	=====

Dieser Preis lässt sich mit den vorgehenden Abschätzungen in etwa überprüfen:

Festkosten, aus Ziff. 23	Fr. 8'000.--
direkte Betriebskosten aus Ziff. 3	Fr. 2'400.--
	Fr. 10'400.--
	=====

Die Differenz von Fr. 500.-- kann in unterschiedlichen Annahmen bezl. Restwert, Abschreibungsdauer, Zinssatz etc. liegen.

6. Budgetwirksame Beträge (Ausgaben)61 Fall Kauf- Zahlungskredit

	Budget 90	Fr. 44 Mio o. WUST
. Für das Flugzeug liegt eine bis am 15.1.1990 gültige Offerte vor: \$ 22'975'000		oder 46,7 Mio mit 6,2 % WUST

zK. 1.80 gemäss GRD: 41.4 Mio Fr.

. Für kleinere Randbeschaffungen und Reserven für Unvorhergesehenes sind 2,6 Mio eingesetzt

- Betriebskredite nachAblieferung im Oktober 1990

. pro rata (Basis 90)	Budget 90	Fr.	80'000
. ohne Teuerung (Basis 90)	V.A. 91 ff	Fr.	500'000

62 Fall Miete- Betriebskredite

. <u>Miete ab Jan. 1990</u>	Budget 90	Fr.	2'726'100
. ohne Teuerung (Basis 90)	V.A. 91 ff	Fr.	2'726'100

7. Schlussbetrachtung

Wie nicht anders zu erwarten war, zeigt die Gegenüberstellung, dass ein eigenes Flugzeug in einer Vollkostenrechnung rund zwei Mal teurer ist als bei Miete. Für die Entscheidungsfindung darf diese Tatsache aber nicht die ausschlaggebende Rolle spielen. Nichtkommerzielle Aspekte (Verfügbarkeit, Sicherheit, Einsatz für Aufsichtsaufgaben und Erhaltung der Kompetenz des BAZL etc.) sind mitzugewichten.

1. Vorgeschichte

Das "MR"-Flugzeug Super King Air 200 genügt den Anforderungen für VIP-

Zwischenbericht**über die Grob-Evaluation eines Jetflugzeuges für VIP-Transporte**

Diese Situation mit Lösungsmöglichkeiten wurde dem MR in einem Aussprache-

1 **Veranlassung**2 **Einleitung**3 **Technische Beurteilungen**4 **Kommerzielle Beurteilungen**5 **Flugzeuge, welche in ausländischen VIP-Transportdiensten eingesetzt werden**6 **Aspekte, welche den Bundesrat direkt betreffen**7 **Zusammenfassung**8 **Anträge**2. **9 Anhang**21. Die Grobevaluation bezieht sich im wesentlichen auf technische und finanziell-kommerzielle Aspekte.

Die technischen Informationen wurden aus vorhandenen Unterlagen bezogen, mit punktuellen Nachfragen bei einzelnen Herstellern.

Für die finanziell-kommerziellen Aspekte wurden uns unaufgefordert Angebote von Finanzierungsinstituten vorgelegt. Weitere Informationen konnten anlässlich von Gesprächen mit Flugzeug-Verkaufs- und -Charter-Firmen sowie von einem Benutzer derartiger Möglichkeiten, beigebracht werden.

1) Grob bezüglich Abklärungstiefe in der zur Verfügung stehenden Zeit.

1. Veranlassung

Das "BR"-Flugzeug Super King Air 200 genügt den Anforderungen für VIP-Transporte des Bundes nicht mehr: Ein nur sehr bedingter Komfort, eine beschränkte Nutzlast, zu kleine Reisegeschwindigkeit und ungenügende Reichweiten.

Diese Situation mit Lösungsmöglichkeiten wurde dem BR in einem Aussprachepapier dargelegt.

Mit Beschluss vom 6.6.1988 erteilte der BR dem EVED, in Zusammenarbeit mit dem EMD, den Auftrag, die Problematik weiter zu studieren und einen Antrag zu stellen.

Die direkt beteiligten Aemter (BAZL und GRD) erarbeiteten einen Aktions- und Zeitplan, der die üblichen verwaltungsinternen Verfahren berücksichtigte.

Am 8. und 11.7.1988 wurde der Vorsteher des EVED über die ersten Ergebnisse orientiert.

Um die Verfahren abzukürzen, resp. auf eine enger gefasste Basis zu stellen, wurde dieser Zwischenbericht erstellt. Er soll grob¹⁾ die geeigneten Flugzeugtypen und die finanzielle Abwicklung des Geschäftes darstellen sowie Anträge über das weitere Vorgehen formulieren.

2. Einleitung

21. Die Grobevaluation bezieht sich im wesentlichen auf technische und finanziell-kommerzielle Aspekte.

Die technischen Informationen wurden aus vorhandenen Unterlagen bezogen, mit punktuellen Nachfragen bei einzelnen Herstellern.

Für die finanziell-kommerziellen Aspekte wurden uns unaufgefordert Angebote von Finanzierungsinstituten vorgelegt. Weitere Informationen konnten anlässlich von Gesprächen mit Flugzeug-Verkaufs- und -Charter-Firmen sowie von einem Benutzer derartiger Möglichkeiten, beigebracht werden.

1) Grob bezüglich Abklärungstiefe in der zur Verfügung stehenden Zeit.

Es ging darum, in einem ersten Umgang aus dem Angebotsspektrum der Geschäftsreise-Jets denjenigen Sektor zu bestimmen, der die Bedürfnisse am Besten erfüllen kann. Ausgang der Ueberlegungen waren die Forderungen:

- Start- und Landemöglichkeiten im Belpmoos und in Lugano (mit "Volllast") und
- Nonstop-Reichweite für alle europäischen Destinationen, sowie
- Verbesserung von andern Mängeln, welche die King Air 200 aufweist.

Grundsätzliche Abklärungen sollten die zweckmässigste finanziell-kommerzielle Beschaffungsart ausleuchten. Neben Kauf aus Bundesmitteln waren Leasing und Charter zu berücksichtigen, ebenso die personellen Konsequenzen (eigene oder gemietete Besatzungen).

Der vorliegende Zwischenbericht basiert folglich auf vorhandenen oder eingeholten Informationen und Gesprächen. Technische Leistungen, Flugzeug- und Charterpreise sowie Leasingkosten sind nicht durch verbindliche Offerten abgesichert. Dennoch erachten wir es als zulässig, das breite Spektrum auf einen überblickbaren Sektor zu reduzieren.

22. Eine besondere Bedeutung hat die Sicherheit bei Triebwerkausfall (Start und Reiseflug) und der Komfort.

Eine absolute Sicherheit gibt es nicht. In unserem Falle müsste eine vertretbare, stufengerechte, optimale Sicherheit verlangt werden. Vor die Wahl zwischen Jets mit zwei oder drei Triebwerken gestellt, muss den drei Antrieben absolut der Vorrang gegeben werden (siehe Abschnitt 33).

Die meistgeäusserten Kritiken unserer Fluggäste an der Super King Air 200 betrafen die Enge der Kabine, den Innenlärm und die Klimaverhältnisse (beso. im Sommer). Die rudimentäre Toilette, der fehlende Bord-service auf längeren Flügen und die grossen Flugzeiten schon ab mittleren Strecken, wurden höflicherweise nicht in den Vordergrund gestellt.

Ein Fluggast ermüdet umso schneller, je unkomfortabler er sich im Flugzeug fühlt und je länger er sich in dieser Situation befindet. Müdigkeit, sich nicht entspannen können, wirkt sich im Flug oder anschliessend auf die Leistungsfähigkeit aus. Damit hat u.E. Komfort nichts mit Luxus zu tun, sondern ist für die Stufe der Bundesräte eine Notwendigkeit (siehe Abschnitt 35).

23. Betrachtet man das Flugzeugangebot hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Komfort, lassen sich sofort drei Gruppen bilden, die sich in den Kabinenabmessungen unterscheiden. Die Stehhöhe wird zu einem wesentlichen Parameter (siehe Beilage "Rumpfquerschnitte").

1. Gruppe: Stehhöhe H über 1.8 m

- . Dassault Falcon 900 DA 900
- . Gulfstream IV G IV
- . Canadair Challenger CL 601-3A

2. Gruppe: Stehhöhe H 1.6 bis 1.8 m

- . Dassault Falcon 50 DA 50
- . British Aerospace HS 125-800
- . Dassault Falcon 200 DA 200
- . Gates Learjet LR 55C
- . Cessna Citation III CE 650

3. Gruppe: Stehhöhe H unter 1.6 m

- . Gates Learjet LR 35

und weitere sog. kleine Jetflugzeuge. Startgewicht¹⁾

Die dritte Gruppe wurde nicht mehr weiter untersucht, da sie nicht mehr bietet bezl. Leistung und Komfort als die Super King Air 200.

In der zweiten Gruppe gibt es einzelne Muster, die bezüglich Stehhöhe und/oder Sicherheit bei Triebwerkausfall nur vergleichsweise erwähnt werden könnten.

Der Zwischenbericht konzentriert sich deshalb auf die erste Gruppe.

¹⁾ Das zulässige Startgewicht ist im Wesentlichen bestimmt durch die verfügbare Pistenlänge, die Flughindernissituation im Ausflug (erforderlicher Steigflugwinkel) und die Aussentemperatur (Annahme: heisser Sommertag).

3. Technische Beurteilungen

31. Allgemeine Bemerkungen

Die Abklärungen stützen sich auf Angaben aus Herstellerprospekten, Fachliteratur und Erfahrungen, die BAZL-Inspektoren von den verschiedenen Flugzeugtypen haben.

Wo Angaben fehlten, die uns in dieser Phase interessierten, erfolgten punktuelle Nachfragen und Besichtigungen bei Herstellern oder Flugbetrieben.

Die Tiefe dieser Abklärungen erlaubte es, die in Frage kommenden Flugzeuge in drei Gruppen zu gliedern und relevante Vor- und Nachteile zu erkennen. Es ist vertretbar, 2(-3) Typen für die Feinevaluation vorzuschlagen.

32. Flugleistungen

Auftragsgemäss wurden die Mindestflugleistungen, nämlich die Erreichbarkeit aller europäischer Destinationen ab Bern und Lugano "mit Volllast" untersucht.

Unter dieser "Volllast" verstehen wir

- beim Start

8 Passagiere inkl. Gepäck

3 Besatzungsmitglieder

Zuladung für Verpflegung, Ausrüstung etc.

Treibstoff bis zum zulässigen Startgewicht¹⁾

- bei der Landung

Beladung wie beim Start, jedoch nur noch soviel Treibstoff, dass 30 Min Wartezeit und das Anfliegen eines Ausweichflugplatzes möglich sind sowie eine Notreserve.

Die europäischen Destinationen können mit einer Reichweite von 2200 km abgedeckt werden.

Alle Flugzeuge der 1. Gruppe erfüllen diese Anforderung.

¹⁾ Das zulässige Startgewicht ist im Wesentlichen bestimmt durch die verfügbare Pistenlänge, die Flughindernissituation im Ausflug (erforderlicher Steigflugwinkel) und die Aussentemperatur (Annahme: heisser Sommertag).

Dabei muss die max. mögliche Treibstoffkapazität verschieden weit ausgenützt werden, was die Unterschiede in den Bewertungen ausmacht. Diese Zusatzkapazität könnte ausgenützt werden, wenn der Start (mit höheren zulässigen Startgewichten als in Bern und Lugano) in Zürich, Genf oder Payerne erfolgen würde. Damit könnten auch Bestimmungsorte ausserhalb Europas erreicht werden; längere Ueberwasser- und Wüstenstrecken jedoch nur mit einem 3-strahligen Flugzeug.

Es ist selbstverständlich, dass mit der Erreichbarkeit der europäischen automatisch auch alle nordafrikanischen und mittelöstlichen Destinationen offenstehen, die unter dem gleichen Einsatzradius liegen. Die Flugzeuge werden von uns wie folgt beurteilt:

Typ	Bewertung	
DA-900	1	1 sehr gut
G IV	1	2 gut
CL 601-3A	3	3 genügend

33. Situation bei Triebwerkausfall

Aus Sicherheitsgründen berücksichtigen die zulässigen Startgewichte einen Triebwerkausfall im Start. Dabei spielen folgende Randbedingungen eine massgebende Rolle:

- verfügbare Pistenlänge
- Aussentemperaturen
- Hindernisse im Ausflugsektor
- Zuladung.

Bei einem Triebwerkausfall nach der sog. Entscheidungsgeschwindigkeit muss der Start und der Anfangssteigflug über die Hindernisse sicher möglich sein (bei Triebwerkausfall vor der Entscheidungsgeschwindigkeit: Bremsen und Anhalten muss auf der noch zur Verfügung stehenden Piste erfolgen können).

Bei allen drei Typen muss bei einem Start in Bern oder Lugano das sonst mögliche Startgewicht reduziert werden, und zwar reduziert man die Treibstoffmenge (bei gleicher Anzahl Passagieren).¹⁾

1) Bei den Typen der 2. Gruppe müsste auch die Anzahl Passagiere reduziert werden, damit man die Reichweitenanforderung noch erfüllen kann.

Die verbleibende Reichweite ermöglicht immer noch alle europäischen Destinationen anzufliegen, wobei der DA-900 und der G IV noch eine ansehnliche Reichweitenreserve haben.

Fällt ein Triebwerk im Reiseflug aus, so muss das 2-motorige Flugzeug aus Sicherheitsgründen auf dem nächsten geeigneten Flugplatz landen; das 3-motorige kann den Flug bis zur Destination sicher fortsetzen.

Typ	Bewertung
DA-900	1
G IV	2
CL 601-3A	3

1 sehr gut

2 gut

3 genügend

34. Technologie

Eine Grobbeurteilung der angewendeten Technologie erfolgt für die Beurteilung, ob die Flugzeuge dem heutigen Stand entsprechen und somit über ein ausreichendes "Betriebsleben" verfügen.

Beurteilt wurden:

- das verwendete Material für die Struktur
- das Konstruktionskonzept
- das Wartungskonzept, resp. die Wartungsfreundlichkeit
- der Cockpitlayout
- das Antriebskonzept

Typ	Bewertung
DA-900	1
G IV	2
CL 601-3A	2

1 sehr gut

2 gut

Alle drei Typen verwenden im Cockpit das SPERRY SPZ 8000 Anzeigesystem (Bildschirmanzeigen wie in neuen Verkehrsflugzeugtypen), jedoch in leicht unterschiedlichen Versionen.

35. Komfort

Komfort wird normalerweise subjektiv beurteilt. In der Fachliteratur finden sich Ansätze um den Komfort numerisch zu beurteilen.

Zwei Gruppen von Parametern spielen dabei eine Rolle:

- Geometrische Abmessungen der benutzbaren Kabine.
- Feststellungen, die mit den menschlichen Sinneswahrnehmungen zusammenhängen (Sehen, Hören, Fühlen, Schmecken, Riechen).

Die Masse der Innenkabine sind wesentlich für das Wohlbefinden im Flugzeug.

Die lichte Höhe zwischen einem sitzenden Passagier und der Kabinendecke, sowie die Stehhöhe (H) bestimmen den Eindruck der Geräumigkeit und der Bewegungsfreiheit in erster Linie.

Die Kabinenbreite (B), die Breite des Mittelganges und die verfügbare Breite auf Schulterhöhe folgen in zweiter Linie.

Die Kabinenlänge (L) ist nicht primär ausschlaggebend. Sie hängt eher von den Anforderungen ab wieviele Gäste in der Regel befördert werden müssen (mittlere Auslastung) und für welche maximale Anzahl noch Platz sein sollte. Es zeigt sich, dass die mittlere Auslastung ungefähr der halben maximal möglichen Belegung entspricht. Lange Kabinen lassen sich zudem unterteilen (Ruheräume) und flexibler mit Sitzgruppen, Konferenztischen, Bordküchen, Toiletten etc. ausstatten.

Vergleicht man die zu einer Komfortzahl K^1) zusammengefassten Kabinenabmessungen, ergibt sich folgende Situation:

$$1) K = \sqrt{L \cdot B^2 \cdot H^4}$$

	Flugzeugtyp	Komfortzahl K
1. Gruppe	DA-900	28
	G IV	27
	CL 601-3A	25
2. Gruppe	DA-50	16
	HS 125-800	14
	DA 200	14
	C-650	13
	LR 55C	12
3. Gruppe	LR 35	6

PS. Super King Air 200 7

DC-10, 1.Kl.-Kabine 100

Zu dieser Tabelle sind auch die im Anhang gezeigten Rumpfquerschnitte und Grundrisse instruktiv.

Die subjektiven Komfortparameter, die mit Sinneswahrnehmungen zusammenhängen, seien nur summarisch erwähnt. Sie lassen sich einzeln bewerten und in einem Zufriedenheitsindex Z zusammenfassen.

Es sind zu erwähnen:

- . Sitzkomfort (wird doppelt gezählt)
- . Sichtverhältnisse nach aussen
- . Geräuschpegel in der Kabine
- . Klimatisierung
- . Toilette(n)
- . Ergonomische Gestaltung
- . Dekor der Kabinenausstattung
- . Bordservice
- . Unterhaltungsangebot.

4. Der zwischen 0 bis 100 liegende Index wird in Gruppen unterteilt (schlecht, annehmbar, gut, hervorragend) und erlaubt so den Komfort von einer andern Seite her zu beurteilen.

Auch in dieser Systematik werden alle Flugzeuge mit kleinen Kabinen, keinen oder rudimentären Toiletten, keinem oder spartanischem Bord-service, der nicht vorhandenen Klimatisierung bereits am Boden, schlechten Lärmisolationen etc. zurückfallen. Qualitativ folgt dieser Index in Etwa der Komfortzahl, d.h. die Flugzeuge der 1. Gruppe werden als gut bis hervorragend beurteilt.

Typ	Bewertung
DA-900	1
G IV	1
CL 601-3A	1

1 sehr gut

36. Unterhalts- und Operationskonzept

Operationsbasis sollte in allen Fällen (Charter¹), Kauf etc) der Flughafen Bern-Belpmoos sein.

Dies setzt - neben einem Hangar - eine Organisation voraus, welche die Flugzeugbereitstellung (Ein-, Aushallen), Wartung (Flugzeugpflege, innen und aussen, etc) und kleinere, häufiger vorkommende Unterhaltsarbeiten sowie den Bordservice abwickeln kann. Zu diesem Zweck ist der bereits vorhandene Pauschalvertrag mit einer Unterhaltsfirma zu erweitern, oder eine andere Firma in Vertrag zu nehmen.

Für den planmässigen und den nichtplanmässigen Unterhalt, sowie für Reparaturen, stützen wir uns auf die in der Schweiz vorhandene Infrastruktur ab. Dies hat jeweils Flüge in die Unterhaltszentren Genf, Basel oder Zürich zur Folge.

Dieses Unterhalts- und Operationskonzept entspricht unserer bisherigen Praxis.

¹) Bei Charter wären mit sog. Positionierungsflügen nach/von Bern zu rechnen.

²) Ergebnisse der Erhebungen der GID.

4. Kommerzielle Beurteilungen¹⁾

41. Finanzierungsvarianten (Definitionen)

- Kauf: Entgeltlicher Erwerb eines Flugzeuges zu Eigentum inkl. Infrastruktur, Logistik und Ausbildung.
- Leasing: Miete eines Flugzeuges über eine vertraglich vereinbarte Zeitdauer ohne Begrenzung der Flugstundenzahl. Der Anschaffungswert des Flugzeuges wird während der Vertragsdauer bis auf den vereinbarten Restwert amortisiert. Es besteht die Möglichkeit, nach Vertragsablauf das Flugzeug käuflich zu übernehmen oder einen Anschlussleasingvertrag abzuschliessen. Geschuldet ist ein i.d.R. monatlich zu entrichtender Leasingzins, welcher sich aus den Kosten für Amortisation, Zins und einer Gewinnmarge zusammensetzt. Zusätzlich kann auch noch eine Abschlussgebühr in der Höhe eines bestimmten Prozentsatzes des Anschaffungswertes geschuldet sein. Je nach Vereinbarung können Infrastruktur, Logistik und Ausbildung zusätzlich eingemietet werden.
- Charter: Dem Mieter wird das Flugzeug stundenweise mit oder ohne Besatzung überlassen.
Keine eigene Infrastruktur und Logistik notwendig.

42. Kosten pro Flugstunde

Nachstehende Zusammenstellung gibt einen Grob-Ueberblick über die Kosten pro Flugstunde bei Kauf, Leasing oder Charter.

Finanzierungsvariante	1. Gruppe: Flugzeugpreis in der Grössenordnung von ca. 21 bis 35 Mio Franken (z.B. Canadair Challenger, Gulfstream G IV, Falcon 900)	2. Gruppe: Flugzeugpreis in der Grössenordnung von ca. 10 bis 20 Mio Franken (z.B. Falcon 20, HS 125-800, Falcon 50)
Kauf	9'000 bis 15'000 Fr.	6'000 bis 9'000 Fr.
Leasing	11'000 bis 17'000 Fr.	6'500 bis 11'000 Fr.
Charter	6'000 bis 11'000 Fr.	3'500 bis 6'500 Fr.

Die vorgenannten Zahlen basieren lediglich auf mündlichen und unverbindlichen Informationen von Leasing- und Charterfirmen und wieder spiegeln die ungefähren Relationen zwischen den einzelnen Finanzierungsvarianten.

¹⁾ Ergebnisse der Grobabbklärungen der GRD.

Die Berechnung der unter Ziffer 42 aufgeführten Kosten pro Flugstunde stützt sich auf folgende Annahmen:

- Jährliche Flugleistung von 300 Stunden.
- Die vollständige Amortisation des Anschaffungswertes über einen Zeitraum von 10 Jahren. Die Kosten für Versicherung, Hangarierung, Wartung und Flugpetrol sind berücksichtigt.
- Die Verzinsung des Kapitals bei der Variante "Kauf" bleibt unberücksichtigt.

Muss die Besatzung (Pilot und Copilot) eingemietet werden, ist mit Mehrkosten von ca. Fr. 700.- pro Flugstunde zu rechnen. Auf Wunsch können auch Stewards oder Hostessen zur Verfügung gestellt werden. Weitere Kosten entstehen (pro Flug) aus dem Bordservice.

43. Beurteilung

Die Variante "Kauf" garantiert die bestmögliche Verfügbarkeit des Flugzeuges. Wartung und Unterhalt sind Aufgabe des Bundes. Ebenso muss er die Besatzung stellen. Bei einer geschätzten Flugleistung von 300 Stunden pro Jahr kommt die einzelne Flugstunde jedoch teuer zu stehen und vermag mit den Charterpreisen, die auf ca. 800-1000 Stunden pro Jahr basieren, erst nach der vollständigen Amortisation des Anschaffungswertes zu konkurrieren.

Würde eine Occasionsmaschine (sofern vorhanden) angeschafft oder mit einer Chartergesellschaft ein Vertrag geschlossen, wonach diese das Flugzeug im Auftrage des Bundes an Dritte verchartert, liessen sich die Kosten/Flugstunde entsprechend senken. Bei einer Vercharterung an Dritte wäre aber die optimale Verfügbarkeit, allenfalls auch die Sicherheit, des Flugzeuges nicht mehr gewährleistet.

Die Variante "Leasing" bietet jenen Unternehmen einen Vorteil, die nicht mit einem Male die benötigten finanziellen Mittel aufbringen können. Nachteilig sind die mit dieser Finanzierungsvariante verbundenen hohen Kosten. In den Leasingzinsen ist ein Jahresgrundzinssatz von 4 % oder mehr einkalkuliert. Da die Schweiz. Eidgenossenschaft Kapital zu günstigeren Konditionen beschaffen kann, vermag diese Variante der Eidgenossenschaft keine Vorteile zu bieten.

Die "Charterung" eines Flugzeuges stellt angesichts der jährlichen Flugleistung die wirtschaftlichste Finanzierungsvariante dar. Die im Vergleich zu den Varianten "Kauf" und "Leasing" zum Teil massiv niedrigeren Kosten/Stunde im Charterbetrieb sind u.a. auf die Praxis vieler Flugzeugeigentümer zurückzuführen, ihre Flugzeuge unter den tatsächlichen Kosten zu vermieten, um so einen Anteil an ihre fixen Betriebskosten zu erhalten.

Die Typenwahl kann je nach Destination und Grösse der Delegation getroffen werden, was einen optimalen Einsatz der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel gewährleistet. Unterhalt und Wartung sind nicht Aufgabe des Bundes. Je nach Vereinbarung kann die Besatzung eingemietet werden. Von Nachteil ist, dass ein entsprechendes Flugzeug - je nach Grösse - erst innerhalb von 24 bis 72 Stunden nach erfolgter Bestellung verfügbar ist. Zudem tragen derartige Flugzeuge die Aufschriften des Vercharterers.

	Fokker 514	Mehrere Mehrere
	Citation	Mehrere
	Dassault 50	2
	Gulfstream G III	2
	DC-9	Mehrere
	Miete von Jet-Flugzeugen bei gewerbemässigen Unternehmen	
	Dassault 20	Mehrere
	Dassault 900	1
	Dassault 20	Anzahl unbekannt
	Dassault 50	
	Dassault 900	

Die Angaben entsprechen unserem heutigen Informationsstand.

5. Flugzeuge, welche in ausländischen VIP-Transportdiensten eingesetzt werden.

Beispiele	Typ	Anzahl
Belgien	Dassault 20 Boeing 737	Mehrere bei Bedarf
Bundesrepublik Deutschland	Challenger Boeing 707 Fokker 614	7 Mehrere Mehrere
England	BAe 146 BAe 748 HS 125	2 Mehrere Mehrere
Frankreich	Dassault 20 Dassault 50 Dassault 900 Caravelle DC-8 Concorde	Mehrere bei Bedarf
Holland	F27 F28 Citation	Mehrere
Italien	Dassault 50 Gulfstream G III DC-9	2 2 Mehrere
Oesterreich	Miete von Jet-Flugzeugen bei gewerbsmässigen Unternehmen	
Portugal	Dassault 20 Dassault 900	Mehrere 1
Spanien	Dassault 20 Dassault 50 Dassault 900	Anzahl unbekannt

Die Angaben entsprechen unserem heutigen Informationsstand.

6. Aspekte, welche den Bundesrat direkt betreffen

Wir gehen von folgenden Annahmen¹⁾ aus:

- Kabine mit mindestens einer Abtrennung in der Länge.
- 10 bis 14 VIP-Sitzplätze im Normalbetrieb.
- Im Fluge, Umbau von Sitzen zu mindestens 2 Betten möglich.
- Bei frühzeitiger Bestellung, teilweiser Umbau auf eine Reihenbestuhlung wie in Linienflugzeugen (z.B. total 18 Sitzplätze, davon 8-10 VIP-Sitze) möglich.
- Mindestens 1 Sitzgruppe mit grossem Arbeitstisch.
- Einbau von 2 Toiletten; eine für Passagiere hinten, eine für Passagiere und Besatzung vorne.
- Bordküche für warme/kalte Speisen und Getränke.

Im Anhang sind einige Standard-Anordnungen dargestellt, die für alle Flugzeuge der 1. Gruppe in etwa erhältlich sind. Bei der Auswahl einer Standardanordnung könnte die Ausrüstung mit Schweizer Textilien abgeklärt werden.

7. Zusammenfassung

7.1. Technische Beurteilung

Alle Flugzeuge der 1. Gruppe erfüllen die Reichweite-Beladungsanforderungen ab Bern und Lugano.

Im Vordergrund steht der französische DA-900. Dieses Flugzeug bietet neben besten Flugleistungen, Technologie und Komfort, die grösste Sicherheit bei einem Triebwerkausfall im Start oder im Reiseflug.

Als Alternativen kämen G IV und CL 601-3A in Frage. Beide bieten jedoch nicht die gleiche Sicherheit nach Triebwerkausfall, d.h. die Wahl einer Alternative hängt im wesentlichen von der Gewichtung der Flugsicherheit ab. Besteht die Ansicht, ein 2-motoriges Flugzeug sei ausreichend, gibt es zwei Alternativen:

1) Entsprechend einer mittleren Auslastung mit 8 und einer maximalen mit 14 Passagieren.

1. Gleichwertig in Leistung und Komfort ist der G IV, der aber nicht billiger ist als der DA-900.
2. Bei gerade noch genügenden Reichweitenleistungen, vielleicht weniger Flexibilität im Innenraum (vergleiche Kabinengrundrisse), bietet der CL-601-3A eine finanzielle Alternative.

Wir meinen, für die Stufe Bundesrat und als primäres Staatsflugzeug, das auch hochrangigen ausländischen Gästen der Schweiz zur Verfügung gestellt wird, sollte ein in jeder Beziehung zweifelfreies Flugzeug gewählt werden.

In der 2. Gruppe erfüllen einzelne Typen die Reichweitanforderung nur mit einer reduzierten Anzahl Passagieren, ein weiterer Grund, in diesem Umgang nicht auf diese Gruppe einzutreten.

Zusammengefasste technische Beurteilungen

Typen	Flugleistungen		Technologie	Komfort
	Reichweite ab Bern und Lugano	Situation bei Triebwerkpannen		
DA-900	1	1	1	1
G IV	1	2	2	1
CL 601-3A	3	3	2	1

- 1 sehr gut
- 2 gut
- 3 genügend

72. Finanziell-kommerzielle Beurteilung

Aus kommerzieller heutiger Sicht kann folgendes Vorgehen beantragt werden:

1. Von einem Finanz- oder Industrieleasing ist abzusehen.
2. Die Charterung wird als kostengünstige Variante beurteilt.

Mit einer Charterfirma wäre ein Vertrag zu bestmöglichen Konditionen auszuhandeln, welcher der Schweiz. Eidgenossenschaft gestattet, zweckmässige Flugzeugtypen während einer bestimmten Anzahl Stunden pro Jahr mit oder ohne Besatzung einzumieten. Im Hinblick auf eine ev. spätere Beschaffung eines Flugzeuges könnten so entsprechende Erfahrungen bezgl. Kosten/Nutzen und Verfügbarkeit gesammelt werden.

3. Der Kauf ist die günstigste Variante, wenn - wie bei derartigen Bundesinvestitionen üblich - auf dem Anschaffungswert des Flugzeuges keine Abschreibungen vorgenommen werden, die aber bei Leasing und Charter effektiv zu bezahlen wären. Für den Bund sind nur die Operationskosten (Betrieb, Unterhalt) effektiv zu budgetierende Auslagen.

73. Weitere Ueberlegungen

Neben dem Einsatz für VIP-Transporte besteht ein Bedarf des BAZL für das Training der Inspektoren auf einem der in Frage kommenden Flugzeuge. Um die Kompetenz für ihre Aufsichtstätigkeit (Pilotenprüfungen, Betriebsaufsicht, Bearbeitung von Rechtsgrundlagen etc.) aufrecht zu erhalten, erfolgt dieses Training jetzt auf gemieteten Flugzeugen.

Für die Frage Charter und Rückcharter ist die Sicherheit abzuklären. Das (die) Flugzeug(e) befinden sich nur zeitweise unter der direkten Aufsicht und im Gewahrsam der Bundesorgane. Während der Vercharterung an Dritte könnten sicherheitsgefährdende Manipulationen vorgenommen werden.

Bei Charter mit Fremdiloten sind beide Aspekte zu beurteilen (Kosten für Training eigener Piloten fallen trotzdem an; Sicherheitsüberprüfung fremder Piloten).

8. Anträge

81. Anträge für das weitere Vorgehen

Die Beurteilungen ergeben zusammengefasst folgende Anträge:

1. Der Dassault Falcon DA-900 sowie der Gulfstream IV und der Canadair Challenger CL 601-3A als Alternativen sollen weiterverfolgt werden.
2. Für diese Typen sind Kauf und Charter mit verbindlichen Optionen resp. Verträgen abzusichern.

82. Zeitliche Abläufe

Der Zeitplan für diese Arbeiten sieht vor, dass vergleichbare Unterlagen für den Kauf Mitte 1989 und für Charter im Frühjahr 1989 bereitstehen könnten.

Entsprechende Anträge bezüglich Typenwahl und kommerzieller Variante (Kauf/Charter) werden dem Bundesrat im Verlaufe des April 89 gestellt.

Für einen allfälligen Kauf würde sich dann die Budgetierungsfrage erneut stellen. Die Kosten für Charter bereits 1989 könnte u.E. durch einen Nachtragskredit zum BAZL-Budget gedeckt werden.

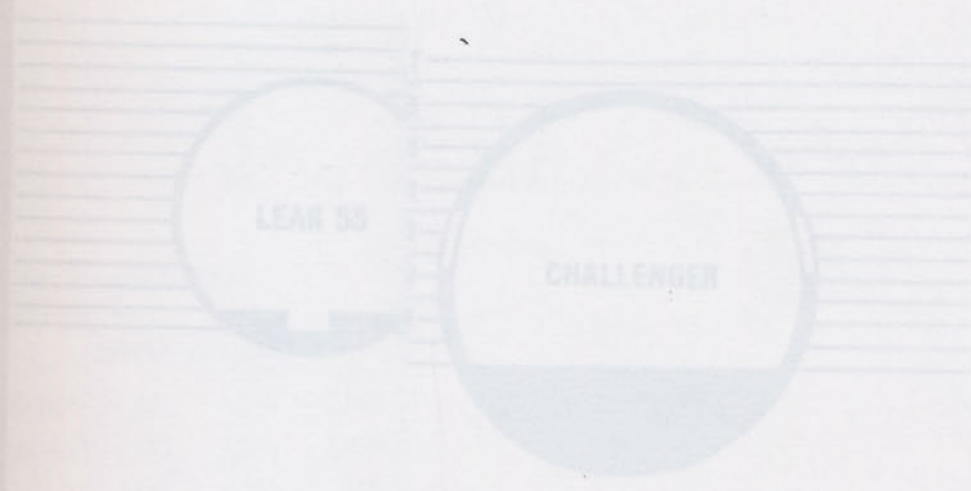
31.8.88

Evaluation / Beschaffung BR-Flugzeug

	1988					1989					1990					1991							
	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M
1. Auftrag BAZL an GRD	▼																						
2. Erstellen Pflichtenheft, Vernehmlassung	■	■	■																				
3. Tech Anforderungen		■	■	■																			
4. Konfiguration																							
. Fliegerische Ausrüstung		■	■	■																			
. Kabine		■	■	■																			
5. Erstellen Typenübersicht		■																					
6. Reduktion auf 2-3 Typen				▼																			
7. Offertphase					■	■																	
8. Flz-Vorführung/Kurzerprobung		■	■	■	■																		
9. Erstellen Uh-Konzept		■	■	■																			
10. Kostenbeurteilung Leasing/Kauf						■	■																
11. Evaluationsbericht								■															
12. Typenwahl ev Festlegung Leasing Fa									▼														
13. Vertragsverhandlungen							■	■	■	■													
14. Anbegehren Kredite	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■													
15. Kreditfreigabe																							
16. Bestellung/Lieferung												▼	B										
17. Ausbildung Piloten/Kabinenpersonal																			▼	■	■	▼	L

9. Anhang

- Kabinenquerschnitte im Vergleich.
- Kabinengrundrisse im Vergleich.
- Mögliche Varianten von Kabineninnenarchitektur.



CABIN LENGTH 13 ft. 8 in.
4.17 m

CABIN WIDTH 5 ft. 11 in.
1.80 m

CABIN HEIGHT 5 ft. 8 in.
1.70 m

CABIN FLOOR AREA 85.9 ft.²
7.96 m²

CABIN VOLUME 411 ft.³
11.54 m³

25 ft. 3 in.
7.67 m

5 ft. 3 in.
1.59 m

5 ft. 1 in.
1.55 m

202 ft.²
18.76 m²

1,150 ft.³
32.55 m³

CABIN LENGTH

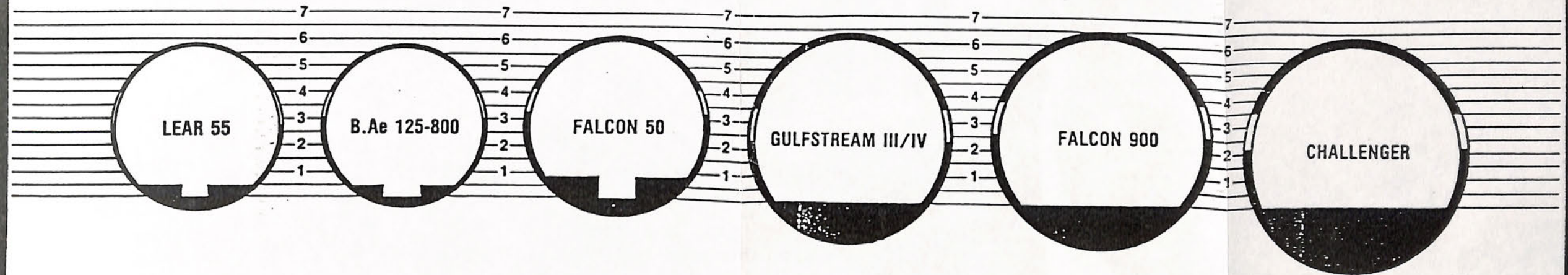
CABIN WIDTH

CABIN HEIGHT

CABIN FLOOR AREA

CABIN VOLUME

The Inside Story on Business Jets



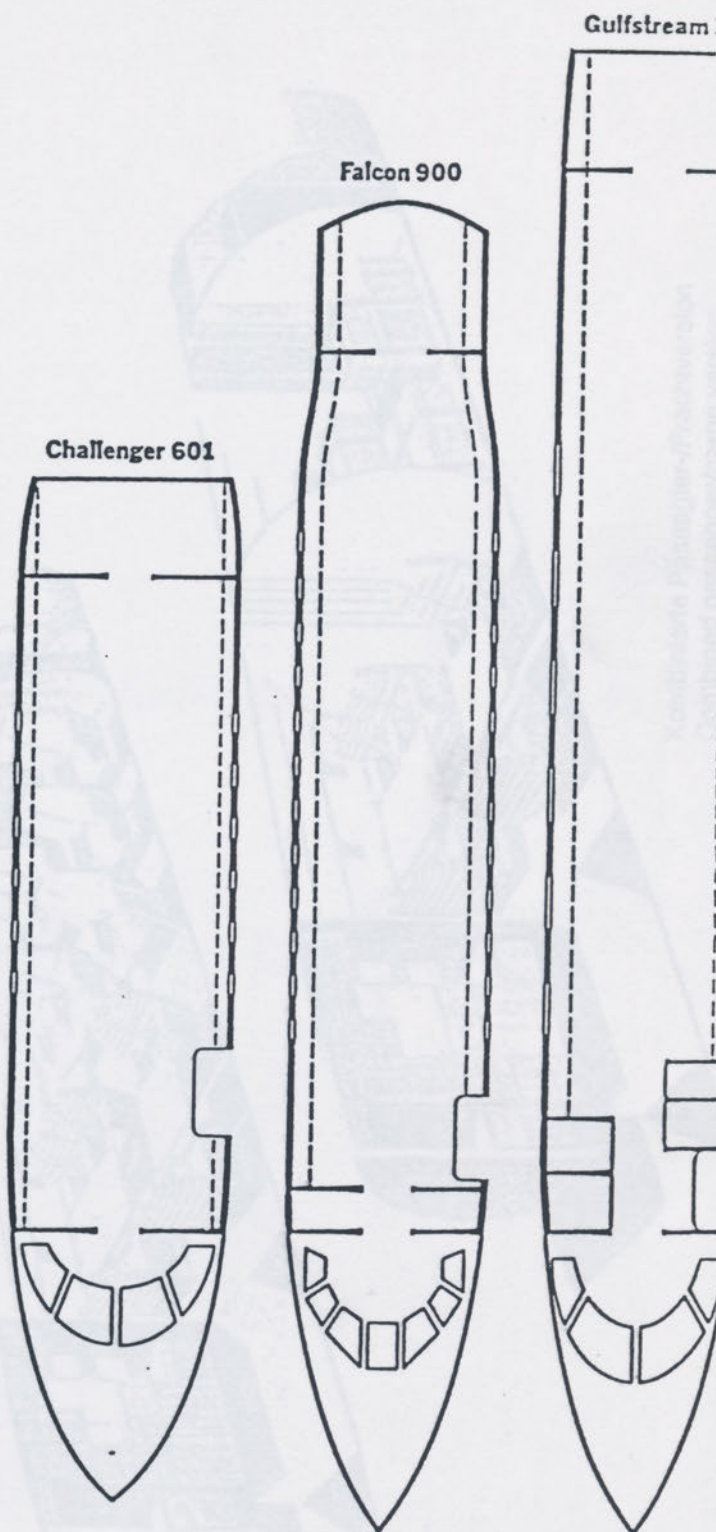
CABIN LENGTH	13 ft. 8 in. 4.17 m	21 ft. 4 in. 6.50 m	23 ft. 5 in. 7.13 m	41 ft. 4 in. / 45 ft. 1 in. 12.6 m / 13.74 m	39 ft. 11.89 m	28 ft. 3 in. 8.61 m	CABIN LENGTH
CABIN WIDTH	5 ft. 11 in. 1.80 m	6 ft. 1.83 m	6 ft. 1 in. 1.85 m	7 ft. 4 in. 2.24 m	7 ft. 8 in. 2.33 m	8 ft. 2 in. 2.49 m	CABIN WIDTH
CABIN HEIGHT	5 ft. 8 in. 1.70 m	5 ft. 10 in. 1.78 m	5 ft. 11 in. 1.80 m	6 ft. 1 in. 1.85 m	6 ft. 2 in. 1.88 m	6 ft. 1 in. 1.85 m	CABIN HEIGHT
CABIN FLOOR AREA	55.9 ft. ² 5.18 m ²	90.8 ft. ² 8.42 m ²	119.5 ft. ² 11.09 m ²	217.3 ft. ² / 237 ft. ² 20.18 m ² / 22.02 m ²	192.2 ft. ² 17.85 m ²	202 ft. ² 18.76 m ²	CABIN FLOOR AREA
CABIN VOLUME	411 ft. ³ 11.64 m ³	604 ft. ³ 17.10 m ³	700 ft. ³ 19.81 m ³	1,502 ft. ³ / 1,682 ft. ³ 42.52 m ³ / 47.62 m ³	1,264 ft. ³ 35.79 m ³	1,150 ft. ³ 32.56 m ³	CABIN VOLUME

Cabin and accommodations comparison profile

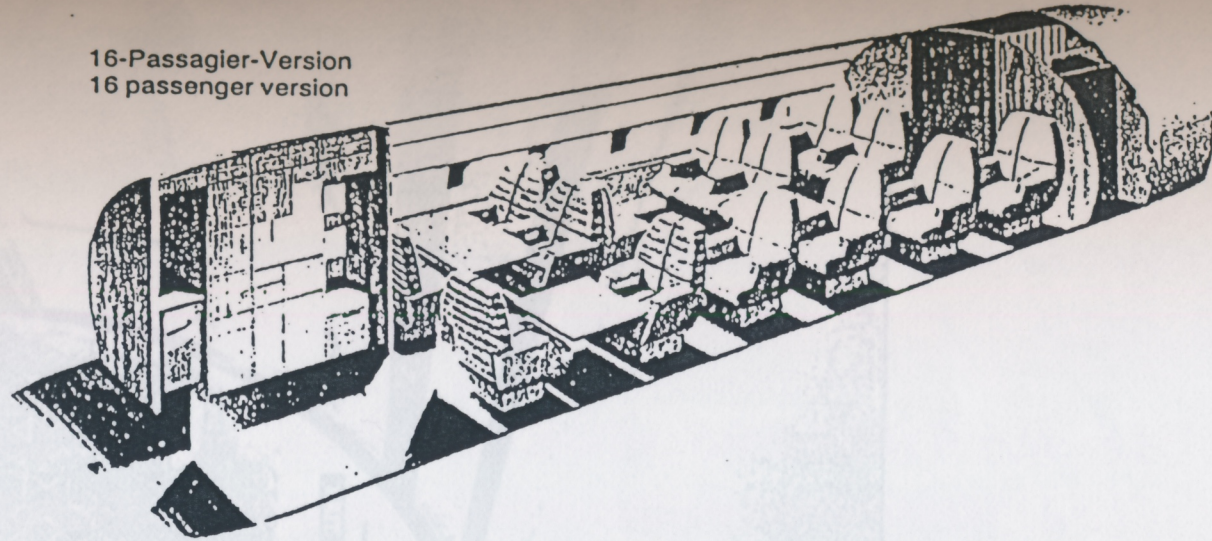
	Gulfstream IV	Falcon 900	Challenger 601
Total volume (ft ³)*	1,682	1,391	1,150
Cabin volume (ft ³ **)	1,513	1,264	1,035
Passenger area volume (ft ³ ***)	1,364	1,162	865
Typical seating configuration	14	14	9
Passenger area volume per seat (ft ³)	97	83	96
Cabin length	45'1"	39'0"	28'3"
Cabin height	6'1"	6'2"	6'1"
Cabin width (floor line)	7'4"	7'8"	8'2"
Baggage area volume (ft ³)	169	127	115

* From cockpit divider to end of pressurized compartment
 ** Volume aft of cockpit divider less baggage compartment
 *** Cabin volume less entrance/walkway and radio rack (where applicable)

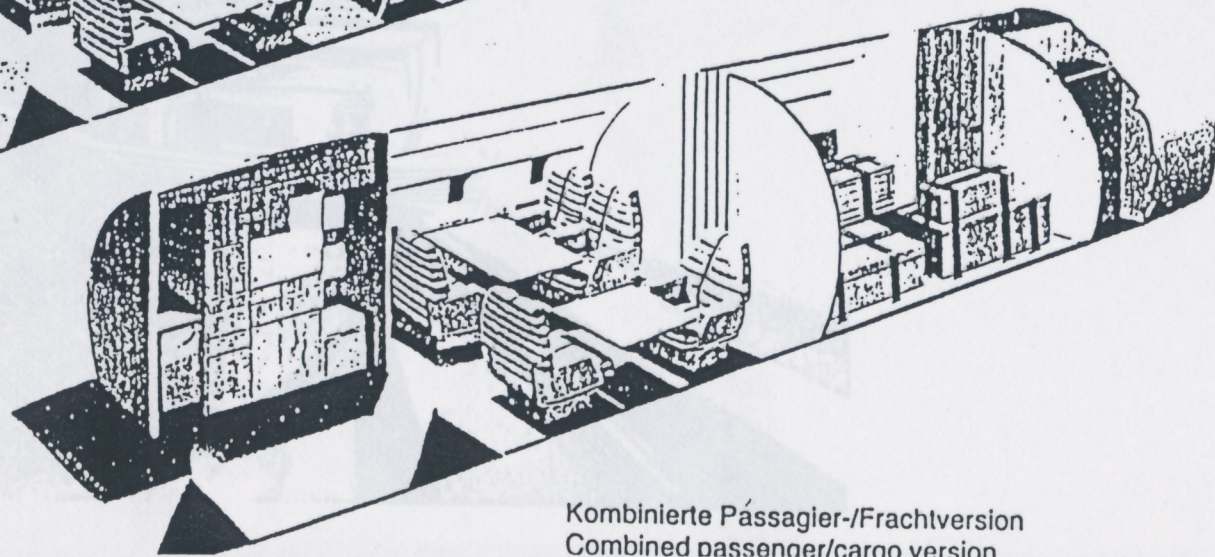
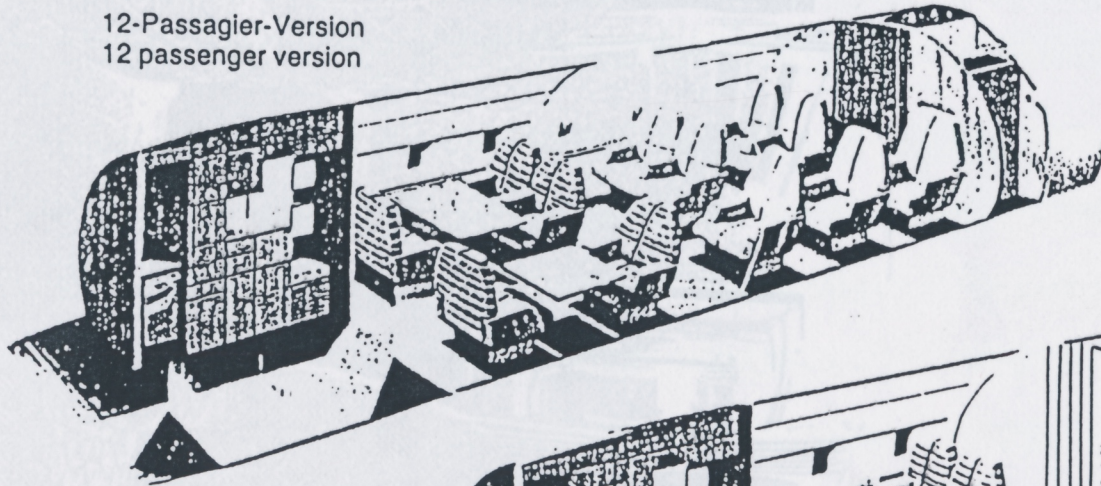
Data and diagrams interpolated and developed by Gulfstream Marketing/Sales Engineering from manufacturers' published information



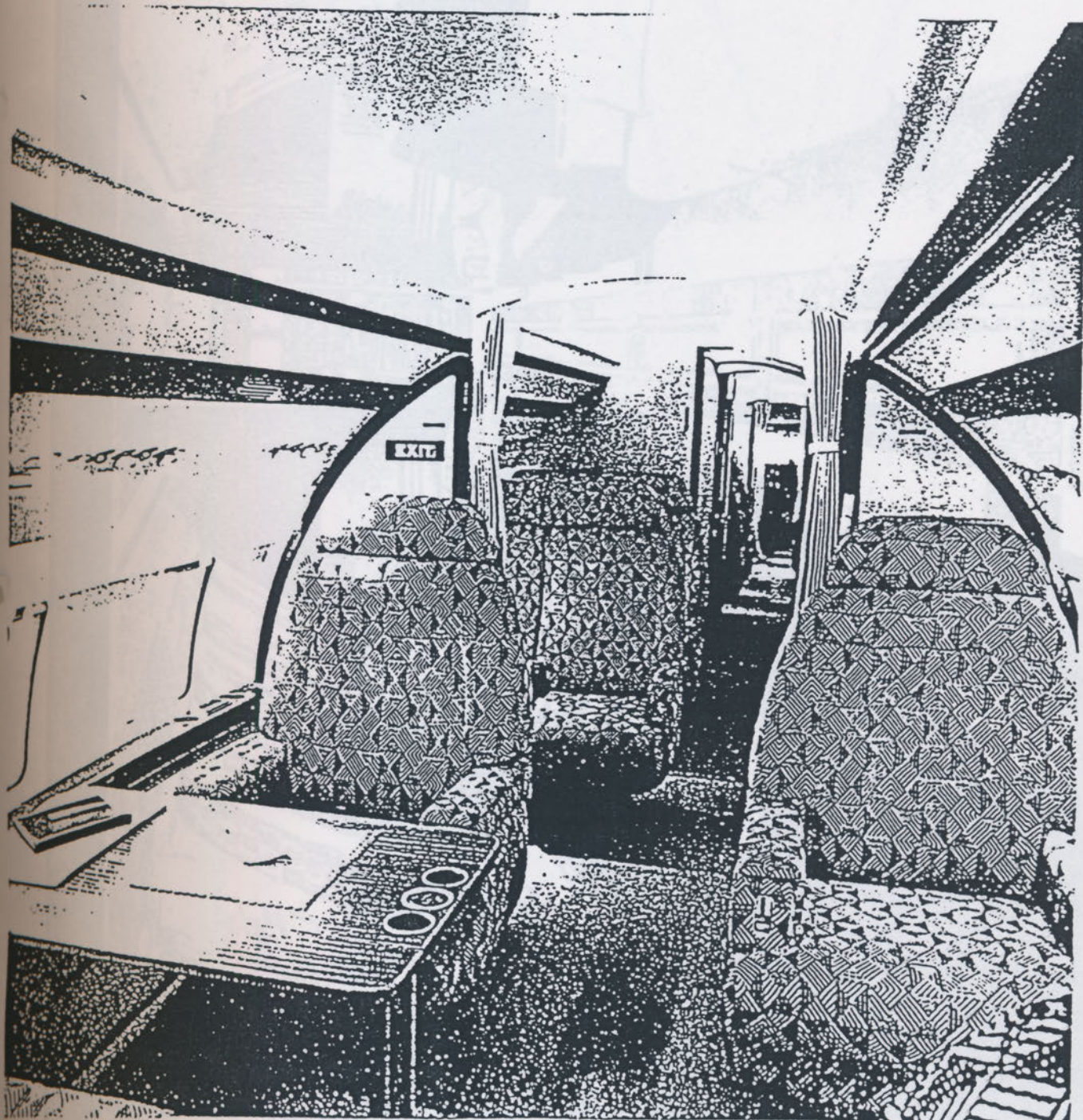
16-Passagier-Version
16 passenger version

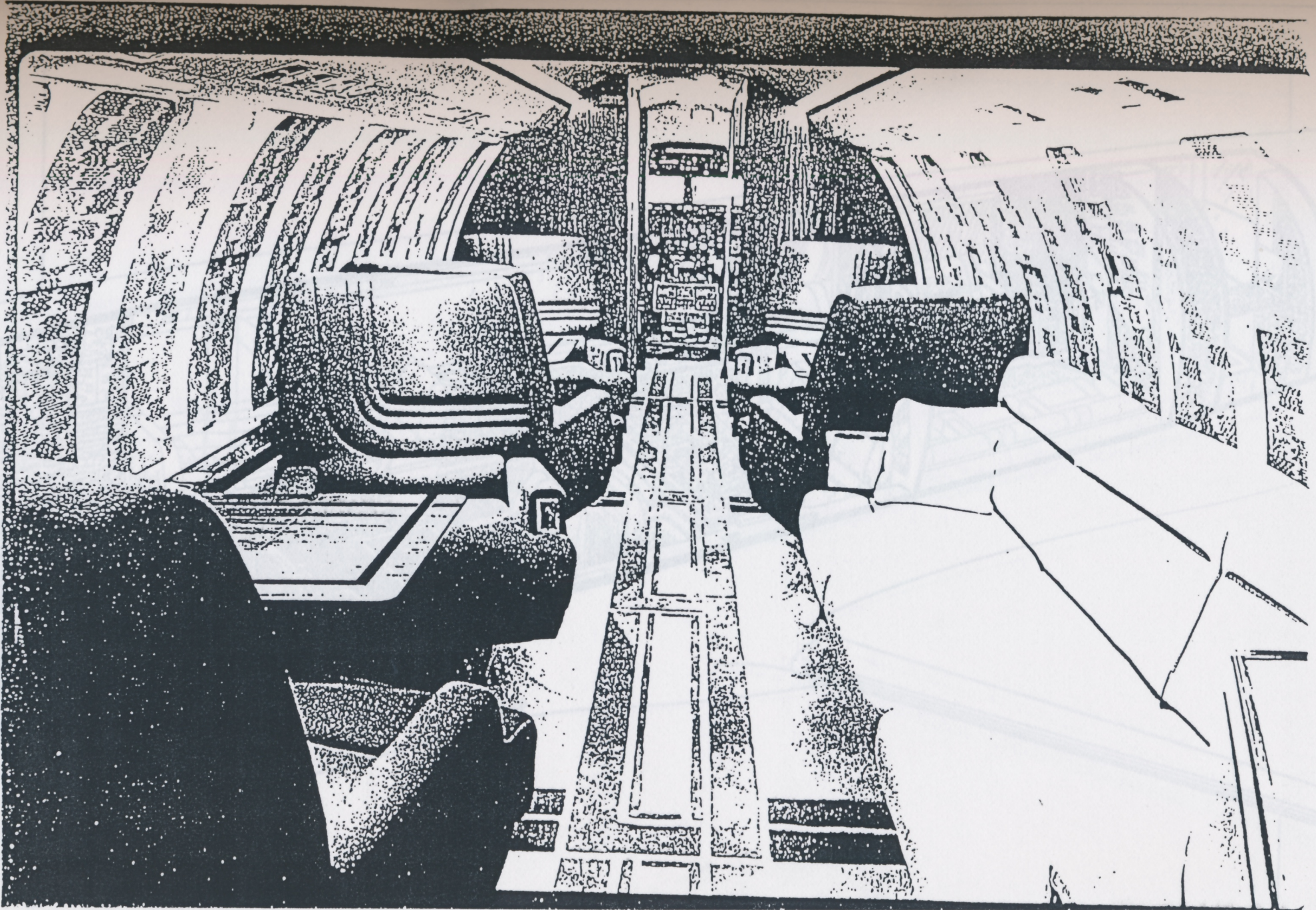


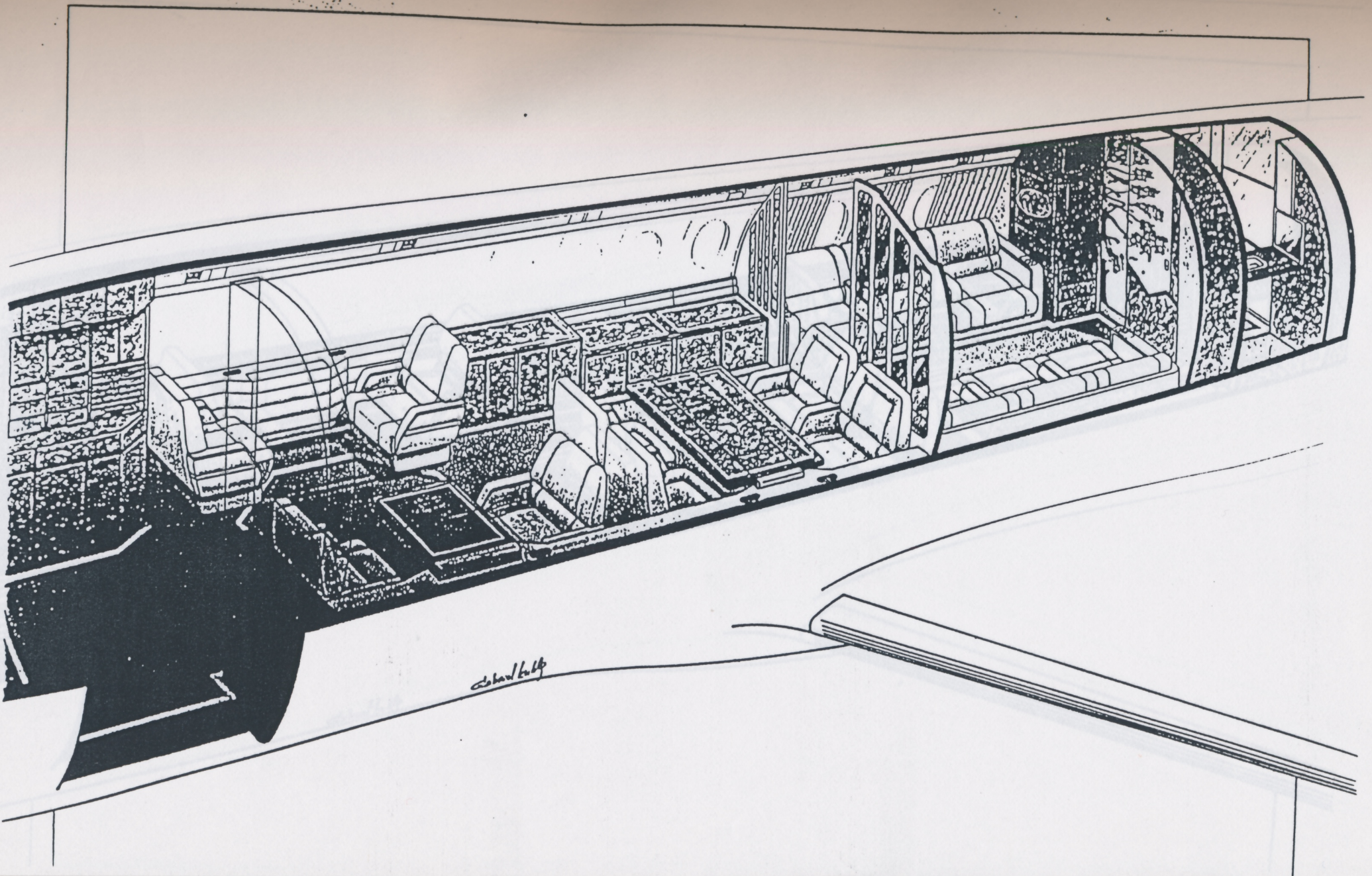
12-Passagier-Version
12 passenger version

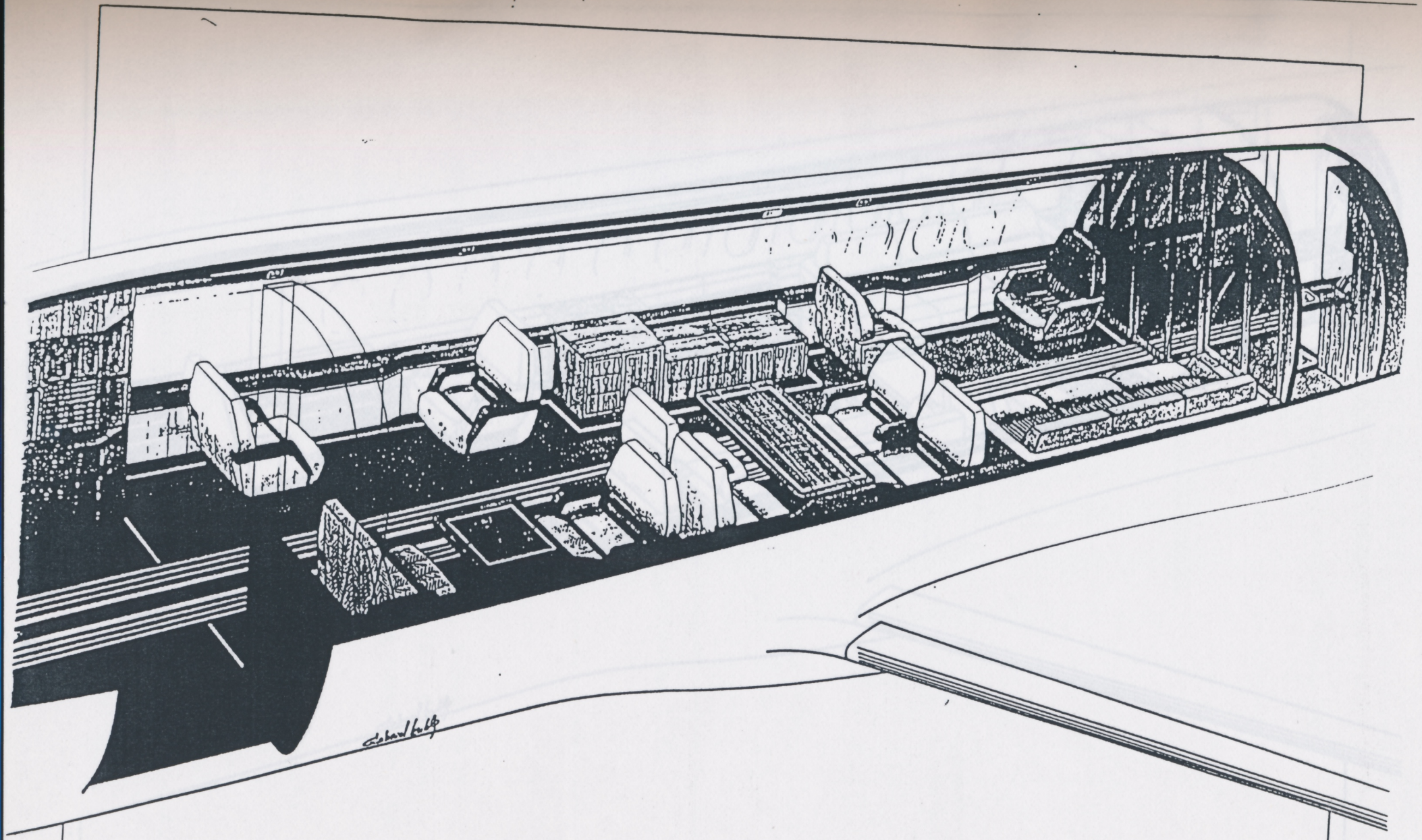


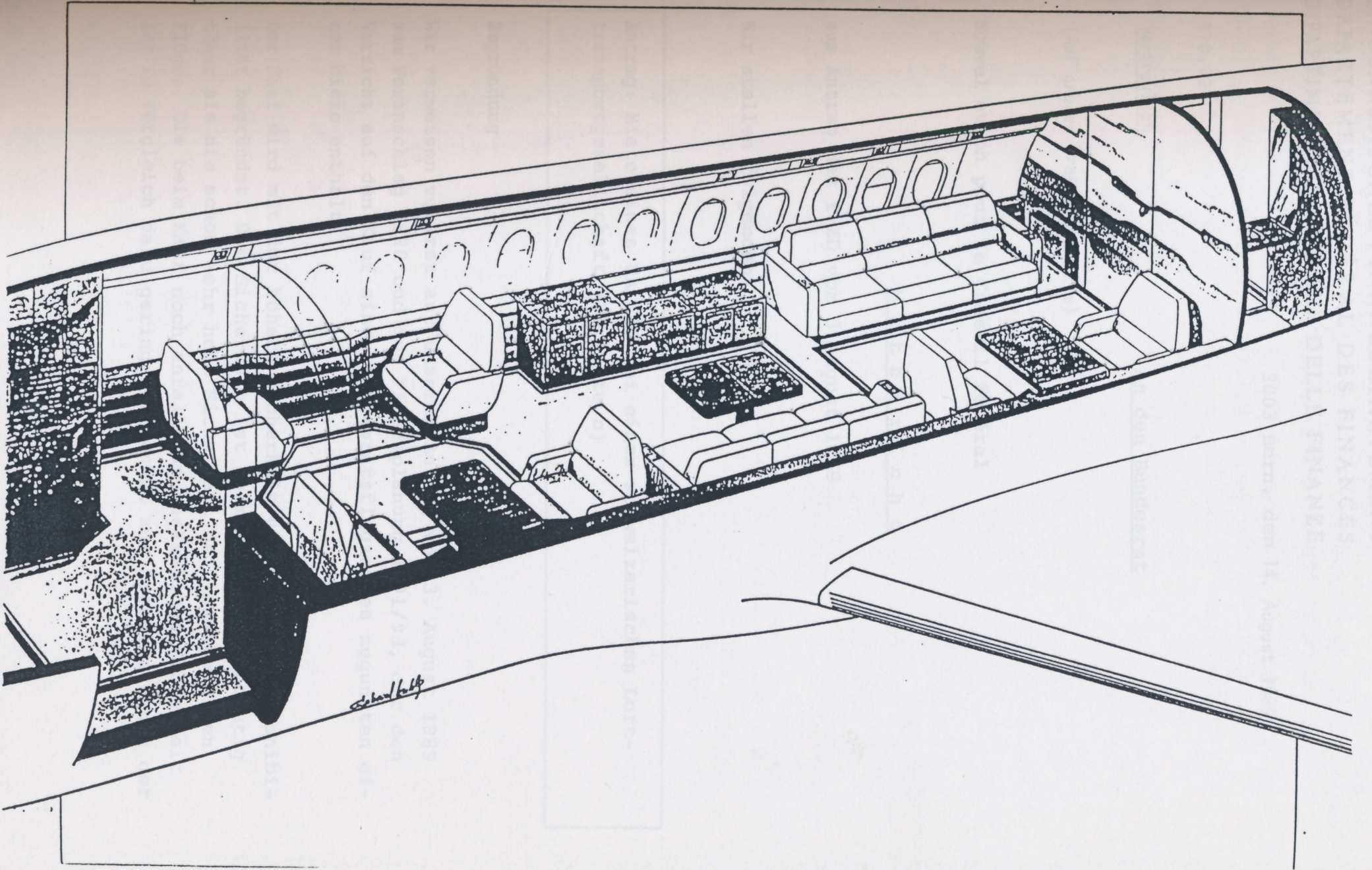
Kombinierte Passagier-/Frachtversion
Combined passenger/cargo version











Schulz

DEPARTMENT DES FINANCES
FINANZI
100



EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

3003 Bern, den 14. August 1989

570.02

Vertraulich

An den Bundesrat

(Auf grüner Traktandenliste)

Nouvel avion pour le Conseil fédéral

Mitbericht

zum Antrag des EVED vom 3. August 1989

Wir stellen folgenden

Antrag: Miete eines DA 900 bei einer schweizerischen Lufttransportgesellschaft (Variante b)

Begründung

Wir verweisen vorerst auf unseren Antrag vom 3. August 1989 zum Voranschlag 1990 und der Finanzplanung 1991/93, der den Verzicht auf den Kauf eines Bundesratsflugzeuges zugunsten einer Miete enthält.

Der Kauf wird mit der höhere Sicherheit und bessere Disponibilität begründet. Die Sicherheit ist beim Mietfall eindeutig höher als die schon sehr hohe Sicherheit bei kommerziellen Flügen. Die beim Kauf noch anfallende zusätzliche Sicherheit ist im Vergleich dazu gering und genügt zur Rechtfertigung der



Mehrkosten nicht. Namentlich ist zu beachten, dass beim Kauf-
fall das Flugzeug recht hohe unbewachte Stillstandzeiten auf-
weist. Was die Disponibilität betrifft, erachten wir eine Re-
servation 72 Stunden im voraus als zumutbar.

EIDG. FINANZDEPARTEMENT

An den Bundesrat

Stich
(Auf grüner Text)

Nouvel avion pour le Conseil fédéral

Mitteilungsblatt

zum Antrag des BVVD vom 3. August 1989

Wir stellen folgenden

Antrag: Miete eines DA 900 bei einer schweizerischen Luft-
transportgesellschaft (Variance b)

Bedingung

Wir verweisen vorerst auf unseren Antrag vom 3. August 1989
zum Vorschlag 1990 und der Finanzplanung 1991/93, der den
Verzicht auf den Kauf eines Bundesratsflugzeuges zugunsten ei-
ner Miete enthält.

Der Kauf wird mit der höheren Sicherheit und besserer Disponibi-
lität begründet. Die Sicherheit ist beim Mietfalle eindeutig
höher als die schon sehr hohe Sicherheit bei kommerziellen
Flügen. Die beim Kauf noch anfallende zusätzliche Sicherheit
ist im Vergleich dazu gering und genügt zur Rechtfertigung der



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern, 15. August 1989

VERTRAULICH

An den Bundesrat

Neues Flugzeug für den Bundesrat

S t e l l u n g n a h m e

zum Mitbericht des EFD vom 14. August 1989

Es scheint uns nicht zuletzt aufgrund des Mitberichts des EFD angezeigt, dem Bundesrat die Vorteile von Kauf bzw. Miete aufzulisten. Dies geschieht im Sinne einer einfacheren Entscheidung.

Vorteile eines Kaufs:

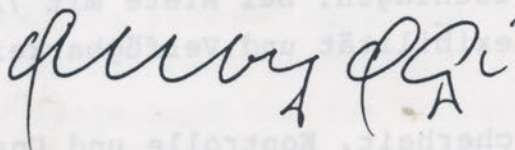
- Volle Verfügbarkeit und damit volle Flexibilität
 (Man kann jederzeit über das Flugzeug verfügen - auch in Krisenlagen. Bei Miete mit 72 Std. Verfügbarkeit geht die Flexibilität und Verfügbarkeit verloren.).
- Sicherheit, Kontrolle und Unabhängigkeit
 (Bundesrat ist einziger Benützer. Die Gewichtung dieser nicht kommerziellen Faktoren darf nicht vergessen werden. Sie sind von einiger Bedeutung.).
- Keine ausländischen und bundesfremden Piloten
 (BAZL-Piloten fliegen das Flugzeug selbst - wichtig auch für die Inspektionstätigkeit des Bundes und deren Glaubwürdigkeit.).

- Keine Positionierungsflüge - Stationierung in Bern
(Umweltschonend und energiesparend. Mietflugzeug müsste jeweils zuerst nach Bern geflogen werden.).
- Erscheinung gegen aussen
(Kann sich der Bundesrat ein Mietflugzeug leisten?).
- Höhere Glaubwürdigkeit für BAZL-Inspektionen
(Sonst müsste BAZL seinen Vermieter inspizieren, was zu Abhängigkeiten und zu rechtlich problematischen Ueberschneidungen führen würde.).

Vorteile einer Miete:

- Billiger - weil besser ausgelastet
(60 % bei einer Abschreibung von 10 Jahren.).
- Man kann Erfahrungen sammeln
(Für einen allfälligen späteren Kauf.).
- Sofortlösung / ist ab 1.1.1990 bereit
(Bei Kauf erst Ende 1990 verfügbar.).

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi

der

einschlie

Vorsitz:

Anwesen

Abwesen

Schriftfüh