

Copie vertep.B.35.31. (Pilatus)

Bern, den 30. Mai 1984

✓ p.B.51.14.21.20 *Allg.*

SRU/bla

Original direkt weitergeleitetVERTRAULICHNotiz an den DepartementschefBesuch bei der PILATUS Flugzeugwerke AG in Stans

Der Unterzeichnende stattete am 23. Mai 1984 auf Einladung von Direktor H. Uehlinger der Pilatus Flugzeugwerke AG in Stans einen Besuch ab. Filmvorführungen über den Pilatus-Porter PC-6 und den Pilatus-Turbo-Trainer PC-7 eröffneten das Besuchsprogramm. Es folgte eine Fabrikbesichtigung, bei der auch das neue Trainingsflugzeug PC-9 zu sehen war. Den Abschluss bildete ein rund zweieinhalbstündiger Gedankenaustausch über die Exporttätigkeit des Stanser-Unternehmens und verschiedene damit im Zusammenhang stehende Aspekte politischer und rechtlicher Natur. Folgende Einzelheiten verdienen besondere Erwähnung:

1) Militärische Einsatzfähigkeit der Flugzeuge

Die Filmvorführungen liessen selbst einen Laien erkennen, dass die hervorragenden fliegerischen und konstruktionsmässigen Eigenschaften sowohl den PC-6 (grosse Türen, die während des Fluges geöffnet werden können; u.a. geeignet für Einsätze von Fallschirmspringern) als auch den PC-7 für Einsätze im militärischen Ernstfall geeignet machen.



- 2 -

Sehenswert ist in diesem Zusammenhang der Film "Das Schulflugzeug PC-7" des Schweizerischen Armeefilmdienstes. Er zeigt nicht nur die Kunstflug-, Nachtflug- und Blindflugtauglichkeit dieses Flugzeuges, sondern zeigt mit eindrücklichen Aufnahmen auch seine Tauglichkeit zur Erdkampfausbildung (im Fadenkreuz erscheint ein markiertes Ziel in den Schweizer Alpen) sowie zur Luftkampfausbildung. Der Gedankensprung von der Ausbildung zu einem Einsatz im Ernstfall braucht wenig Phantasie.

(In einem Informationsblatt der Gruppe für Rüstungsdienste ist zudem zu lesen: "Die Funk-, Navigations- und Flugüberwachungsinstrumente sind der Ausrüstung der schweizerischen Kampfflugzeuge angepasst".)

2) Flügelbelastbarkeit

Der PC-7 verfügt laut Prospekt über je drei "Hard points" pro Flügel, die eine Gesamt-Lade-Kapazität von 1040 kg ergeben oder mit anderen, firmeineigenen Worten eine "extreme high underwing capability".

Gemäss Pilatus-Sprachregelung werden die inneren "Hard points" für die Treibstofftanks benötigt, die äusseren zur Anbringung von Gewichten, die für das Flugtraining mit maximalem Fluggewicht nötig sind. Die Anbringung eines Ausklink-Mechanismus wäre möglich; für ausländische Kunden werde er indessen nicht geliefert.

- 3 -

3) Zielgeräte

In Flugzeuge, die für ausländische Kunden bestimmt sind, werden in Stans keine Zielgeräte eingebaut. Die PC-7 der Schweizer Armee hingegen verfügen über ein Ziel-Foto-Gerät.

Die Stanser Firma will nach eigenen Angaben auch weiterhin strikte von jeder Vorleistung absehen, welche die Einsetzbarkeit der Flugzeuge im Ernstfall erleichtern könnte.

4) Laufende Produktion

Soweit ersichtlich, werden zur Zeit nur noch für den Iran bestimmte Flugzeuge gebaut. Ein Detail: die Pilatus-Porter PC-6 werden in militärischer Tarnfarbe ausgeliefert, die Trainingsflugzeuge PC-7 hingegen mit einer relativ auffallenden weiss-orangefarbenen Bemalung. Ein Indiz dafür, dass die PC-7 im Iran tatsächlich nicht im Ernsteinsatz, sondern nur für die Pilotenausbildung gebraucht werden?

5) Verträge mit Iran und Irak

Der Vertragsabschluss mit Iran erfolgte am 19. Dezember 1982, d.h. lange nach Kriegsausbruch. Die Lieferungen gehen zur Zeit planmässig weiter und sollen Ende 1984 abgeschlossen sein.

Die Lieferungen nach Irak waren bei Kriegsausbruch erst zu rund 60 % abgeschlossen. Die restlichen Lieferungen erfolgten, da der Flughafen in Bagdad geschlossen war, über Jordanien.

- 4 -

Ein irakischer PC-7, der bei einer Bruchlandung beschädigt wurde, wird zur Zeit in Stans repariert. Er trägt Tarnfarbe. Das Flugzeug habe die gleiche Ausrüstung wie zum Zeitpunkt der Auslieferung. Anzeichen für eine nachträgliche Umrüstung seien nicht festgestellt worden.

6) Ausbildung von Technikern und Fluglehrern resp. -schülern

Beim Iran-Geschäft bildeten die Ausbildungs-Programme integrierender Bestandteil des Verkaufsvertrages. Die Programme seien "im Prinzip" abgeschlossen. Möglich sei, dass nochmals ein Techniker aus Iran zur "technischen Abnahme" (inklusive 2 bis 3 Abnahme Flüge) nach Stans komme. Dies sei im internationalen Geschäft üblich. Ausbildungs- oder Auffrischkurse für "field-service"-Techniker oder für Piloten seien hingegen nicht mehr geplant. Iran baue seine eigene Reparatur-Kapazität laufend aus. Die Firma Hofmann in Rosenheim (Bundesrepublik Deutschland) vermittele das nötige "know-how".

Irak sei von Anfang an der "professionellere" Kunde gewesen. Stark nach Frankreich orientiert, habe er von diesem Land - falls nötig - Ausbildungshilfe bekommen. Ein "field-service"-Mann der Pilatus Flugzeugwerke ist zudem dauernd in Irak stationiert.

7) Geschäftsmöglichkeit mit Taiwan

Die Stanser Firma stand mit Taiwan kurz vor einem Vertragsabschluss für "zahlreiche" PC-7. Es habe eine Evaluation stattgefunden. Das Flugzeug sei, aus Thailand kommend, in Taipeh demonstriert und von der taiwanesischen Luftwaffe als bestes auf dem Markt befindliches Produkt qualifiziert worden. Offensichtlich auf starkem Druck aus den USA ("buy american !") habe allerdings die

- 5 -

Taiwan-Air Force überraschend einen Antrag zur Beschaffung von amerikanischen T 34C Beach formuliert. Die entsprechende Vertragsunterzeichnung ist nach Ansicht von Direktor Uehlinger "imminent". Mit anderen Worten: für die Pilatus Flugzeugwerke AG sei es "höchst unwahrscheinlich", dass ein Geschäft mit Taiwan doch noch zustandekomme. Sollten die Dinge sich wider Erwarten positiv entwickeln, will Direktor Uehlinger das EDA frühzeitig darüber in Kenntnis setzen.

Als eines der Probleme, die beim Zustandekommen eines Geschäfts mit Taiwan entstehen könnten, erwähnte der Unterzeichnende die allfällige Ausbildung taiwanesischer Flugschüler in Stans. Direktor Uehlinger sah selbst ein, dass die Schulung von Mitgliedern der Luftwaffe eines von der Schweiz nicht anerkannten Staates in unserem Land nicht ohne weiteres in Frage kommt.

8) Das neue Flugzeug PC-9

Der Prototyp hat am 7. Mai 1984 seinen Erstflug absolviert. Der PC-9 ist eine Weiterentwicklung des PC-7. Ein neues Triebwerk sowie ein Vierblattpropeller erbringen Flugleistungen, die alle bisherigen Turbo- und älteren Jet-Trainer in den Schatten stellen. Die Beschleunigungskräfte im Kunst- und Übungsflug sollen (laut Zeitungsmeldungen) etwa jenen des Mirage entsprechen. Die Sicherheitsmassnahmen mussten entsprechend verstärkt werden; eingebaut wurden u.a. Schleudersitze, eine Sturzflugbremse und eine modernste Cockpit-Auslegung mit Bildschirmdisplay (als Option). Der Einbau modernster Navigationssysteme ist möglich.

- 6 -

Ueber die potentiellen Absatzmöglichkeiten war nichts zu erfahren ausser Hinweisen auf ein offensichtlich starkes Interesse der British Aerospace, rund 150 PC-9 gemeinsam mit den Pilatus Flugzeugwerken herzustellen.



(Schaller)

PS: Ueberlegungen zur politischen und rechtlichen Problematik des Exportgeschäftes der Pilatus Flugzeugwerke AG werden Gegenstand einer separaten Notiz sein.

Beilage : Kundenliste

Kopien z.K. an:

- BRE
- Direktion für Völkerrecht
- PIA
- WIP
- ER
- Schweizerische Botschaft in Bagdad
- Schweizerische Botschaft in Teheran

Kopie(n) direkt weitergeleitet

CUSTOMER REFERENCE LIST

PILATUS PC-7 TURBO TRAINER

	<u>Country</u>	<u>Customer</u>	<u>Number of Aircraft</u>		<u>Optional Orders (Estimation)</u>
			<u>Firm Orders Partial Deliv.</u>	<u>Total</u>	
<u>Lieferung</u>					
79-80	Burma	Air Force	8 + 8 + 1	17	--
79-81	Bolivia	Air Force	12 + 24	36	12
79-82	Mexico	Air Force	8 + 30 + 17	55	40
79-80	Guatemala	Air Force	6 + 6	12	12
79-82	Iraq	Air Force	48 + 4	52	--
79-81	Chile	Navy	10	10	--
82-84	M.E. *	Air Force	35	35	35
82	U.A.E.	Air Force	14	14	10
82	Angola	Air Force	12	12	12
81-83	Switzerland	Air Force	2 + 38	40	20
82	Malaysia	Air Force	44	44	9
81	Switzerland	Air Line (Swissair)	1	1	1
83	U.S.A.	Operator	1	1	2
1983	France	Air Line (Cipra)	2	2	2
1983/84	Austria	Air Force	6 + 4	10	4
				341	--
		(*) Total Firm Orders			
		(*) Optional Orders:		--	159

(*) Stand on March 1984

1982-84 IRAN * AIR FORCE

Prospects

Saudi

U.A.E.

Kuwait