

AERO SUISSE

JAHRESBERICHT 2023
RAPPORT ANNUEL 2023
RESOCONTO ANNUO 2023

DACHVERBAND DER SCHWEIZERISCHEN
LUFT- UND RAUMFAHRT
FÉDÉRATION FAÏTIÈRE DE L'AÉRONAUTIQUE
ET DE L'AÉROSPATIALE SUISSES
ASSOCIAZIONE MANTELLO DELL'AERONAUTICA
E DELLO SPAZIO SVIZZERI



AEROSUISSE

Die 1968 gegründete AEROSUISSE bezweckt als Dachverband die Wahrung der Interessen der schweizerischen Luft- und Raumfahrt und die Sicherung ihrer Existenzgrundlage. Sie nimmt Einfluss auf die Gestaltung der gesetzlichen Grundlagen im Bereich der Luft- und Raumfahrt.

Mit Sachverstand und Tatkraft setzt sich die AEROSUISSE für die Anliegen ihrer Mitglieder ein und agiert als verbindlicher Ansprechpartner für Politik, Medien und die breite Öffentlichkeit. Die Schweizer Luft- und Raumfahrt sichert nicht nur die Anbindung der Schweiz an den globalen Wettbewerb; sie bietet zudem umfassende und wertvolle Leistungen sowohl für Industrie als auch Bevölkerung. Zur Gewährleistung einer nachhaltigen nationalen Wettbewerbsfähigkeit zählen qualifizierte Arbeitskräfte, eine offene Auseinandersetzung mit Umweltanliegen sowie kreative und engagierte Forschungsbestrebungen.

Der AEROSUISSE gehören heute über 120 Firmen und Organisationen an. Dazu zählen Linien- und Charterfluggesellschaften, die Business Aviation, Landes- und Regionalflughäfen, Flugplätze, Abfertigungsgesellschaften, Flugsicherung, Instandhaltungsbetriebe, Flugzeug- und Komponentenhersteller, die Luftwaffe, Firmen der Raumfahrtindustrie, Flugschulen, luftfahrtorientierte Dienstleistungsunternehmen sowie im weiteren Sinne mit der Luft- und Raumfahrt verbundene Firmen.

Die Bedeutung der Luftfahrt für die Schweizer Volkswirtschaft ist nicht zu unterschätzen. Mehr als 33 Milliarden Franken an Wertschöpfung, was 5,6 Prozent des Bruttoinlandproduktes entspricht, sowie über 190'000 Arbeitsplätze stehen im Zusammenhang mit der Schweizer Luftfahrt. Die Luftfahrt verbindet in der Schweiz ansässige Unternehmen erfolgreich mit wichtigen Zuliefer- und Absatzmärkten in aller Welt. Diese Möglichkeit bietet Wachstumsgelegenheiten, erhöht die Standortattraktivität und sichert langfristig die nationale Wertschöpfung.

Fondée en 1968 en qualité de fédération faitière, AEROSUISSE défend les intérêts de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses et veille à préserver leurs moyens d'existence. Elle exerce son influence sur la législation dans ces deux domaines.

AEROSUISSE met son expertise et son énergie au service de ses membres et agit en qualité d'interlocuteur qualifié auprès des instances politiques, des médias et du grand public. L'aéronautique et l'aérospatiale permettent à la Suisse de prendre part à l'économie mondiale. Le secteur fournit par ailleurs des prestations utiles et exhaustives pour l'industrie et la population. Pour garantir la pérennité de la compétitivité nationale, il s'appuie sur une main d'œuvre qualifiée, une approche ouverte des questions environnementales ainsi que sur des efforts de recherche novateurs et engagés.

AEROSUISSE regroupe aujourd'hui plus de 120 entreprises et organisations: compagnies aériennes de lignes et de charters, l'aviation d'affaires, aéroports nationaux et régionaux, aérodromes, sociétés d'assistance au sol, contrôle de la navigation aérienne, entreprises de maintenance, fabricants d'avions et de composants, les Forces aériennes, entreprises de l'industrie aérospatiale, écoles de pilotage, entreprises de services tournées vers l'aéronautique directement ou indirectement liées à l'aéronautique et à l'aérospatiale suisses.

L'importance que revêtent l'aéronautique et l'aérospatiale pour l'économie suisse mérite d'être soulignée. Plus de 33 milliards de francs de valeur ajoutée, ce qui correspond à 5,6% du PIB, ainsi que plus de 190'000 emplois sont en corrélation avec le secteur aéronautique. L'aéronautique et l'aérospatiale ont également accompli de nombreux progrès notables au cours des dernières décennies. Le transport aérien relie les entreprises implantées en Suisse avec les fournisseurs et clients du monde entier. Cette prestation favorise la croissance, renforce l'attrait de notre pays et garantit la création de valeur à long terme.

190'000

Arbeitsplätze | Emplois

33'500'000'000 CHF

Wertschöpfung | Valeur ajoutée

INHALT | CONTENU

Vorwort des Präsidenten	4	Introduction du président
Schwerpunkte der Verbandsarbeit der AEROSUISSE	6	Actions prioritaires d'AEROSUISSE
Kommerzielle Luftfahrt	8	Aviation commerciale
Landesflughäfen	10	Aéroports nationaux
Flugabfertigung	12	Assistance en escale
Helikopterbranche	13	Secteur de l'hélicoptère
Business Aviation	14	Aviation d'affaires
Flugsicherung	16	Services de la navigation aérienne
Luft- und Raumfahrtindustrie	18	Industrie aéronautique et aérospatiale
Geschäftsstelle	20	Secrétariat
Kommissionen	22	Commissions
Luftwaffe	23	Forces aériennes
55. Generalversammlung	24	55 ^e Assemblée générale
Vorstand	26	Comité de direction
Organigramm	27	Organigramme
Mitglieder	28	Membres
Stimmen	31	Échos

Herausgeber: AEROSUISSE, Redaktion: Aero Publications GmbH, Teufen ZH, Hansjörg Bürgli | Übersetzungen: Diane Müller-Tanquerey

Layout: SeeDesign GmbH St.Gallen | Druck Rickli+Wyss AG, Bern

Fotos Inhalt: Hansjörg Bürgli (Seite 4/5, 6/7, 15, 19, 24, 25), Eugen Bürgler (13) Genève Aéroport (11), Jet Aviation (14), RUAG (18), Martin Michel (23)

Édition: AEROSUISSE | Rédaction: Aero Publications GmbH, Teufen ZH, Hansjörg Bürgli | Traductions: Diane Müller-Tanquerey

Layout: SeeDesign GmbH St-Gall | Impression: Rickli+Wyss AG, Berne

Photos: Hansjörg Bürgli (Seite 4/5, 6/7, 15, 19, 24, 25), Eugen Bürgler (13) Genève Aéroport (11), Jet Aviation (14), RUAG (18), Martin Michel (23)

Titelbild: Am 75. Jubiläum des Flughafens Zürich begeisterte die Patrouille Suisse. (Foto Eugen Bürgler)

Couverture: Lors du 75e anniversaire de l'aéroport de Zurich, la Patrouille Suisse a suscité l'enthousiasme. (Photo Eugen Bürgler)

Rückseite: Heliswiss International setzt seit 2023 einen Columbia 107-II Vertol für Schwerlasttransporte und zur Waldbrandbekämpfung ein. (Foto Eugen Bürgler)

Verso: Heliswiss International utilise depuis 2023 un Columbia 107-II Vertol pour le transport de charges lourdes et la lutte contre les incendies de forêt. (Photo Eugen Bürgler)

Vorwort des Präsidenten



Thomas Hurter

Liebe Leserinnen und Leser

Die Schweizer Fluggesellschaften, die Landesflughäfen und auch die schweizerische Luftfahrtindustrie blicken auf ein erfolgreiches Jahr 2023 zurück. Die Nachfrage nach Flugreisen ist hoch und die Flugpläne sind stabiler als in den vergangenen Jahren. Die guten finanziellen Ergebnisse sind dringend notwendig, damit die Akteure der Schweizer Luftfahrt in neue Technologien, Flugzeuge und synthetische Treibstoffe investieren können, um das Netto-Null-CO₂-Ziel bis 2050 zu erreichen.

Pünktlichkeit muss besser werden

Diese positiven Entwicklungen dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die gesamte Branche derzeit vor enormen Herausforderungen steht: Noch nie war die Pünktlichkeit am Flughafen Zürich so schlecht wie 2023. Personalmangel und Lieferkettenprobleme, fehlende Ersatzteile für Triebwerke sowie andauernde Streiks im benachbarten Ausland bereiten der Branche grosse Sorgen.

Klares Bekenntnis zu Netto-Null bis 2050

Die ab 2025 in der EU und auch in der Schweiz geltende Beimischpflicht von fossilfreiem Treibstoff wird von der AEROSUISSE unterstützt. Sie hat sich erfolgreich dafür eingesetzt, dass diese Beimischquote mit der EU harmonisiert wird und der Löwenanteil des Geldes, welchen der Bund mit der Versteigerung von CO₂-Zertifikaten für die Luftfahrt einnimmt, für die Produktion von SAF verwendet wird und nicht für die Subventionierung von Nachtzügen. Um die Versorgung der Luftfahrt mit SAF (Sustainable Aviation Fuel) sicherzustellen, braucht es jetzt massive Investitionen. In Erfüllung des Postulates 21.3973 der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrats nimmt der Bundesrat die Luftfahrtbranche in die Pflicht, die CO₂-Neutralität bis 2050 zu erreichen.

Nachhaltige Flugtreibstoffe

In diesem Zusammenhang sind nationale Alleingänge wie zum Beispiel eine «Privatjet-Abgabe»

im neuen CO₂-Gesetz abzulehnen. Auch dank unserem Engagement haben Stände- und Nationalrat diese Abgabe im CO₂-Gesetz gestoppt. Sie wäre in keiner Weise zielführend gewesen und hätte unserer Branche Investitionsmittel für die Reduktion der CO₂-Emissionen entzogen – ganz zu schweigen vom Schaden für die Wettbewerbsfähigkeit unseres Wirtschaftsstandortes. Die AEROSUISSE ist überzeugt, dass die Business Aviation, aber auch die gesamte Schweizer Luftfahrtindustrie sich ihrer Verantwortung beim Erreichen der ambitionierten Klimaziele bewusst sind. Die wichtigste Massnahme zur Reduktion von fossilen CO₂-Emissionen – das hält auch der Bundesrat in seinem entsprechenden Bericht fest – ist der Einsatz von nachhaltigen Flugtreibstoffen. Die weitere Steigerung der Effizienz des Betriebs und der eingesetzten Flugzeuge wird ebenfalls einen Beitrag leisten.

Klares Ja zu Pistenverlängerungen

Sehr positiv hat die AEROSUISSE auch das klare Abstimmungsresultat zu den Verlängerungen der Pisten 28 und 32 am Flughafen Zürich aufgenommen. Es ist nicht nur ein Votum für mehr Sicherheit und mehr Effizienz, sondern auch ein Vertrauensbeweis einer deutlichen Mehrheit der Zürcher Stimmberechtigten für den Flughafen. Zürich ist der grösste Landesflughafen und dient mit seinem grossen Angebot an Direktflügen in die ganze Welt der gesamten Schweiz.

Nationalrat Thomas Hurter, Präsident

Die ab 2025 in der EU und auch in der Schweiz geltende Beimischpflicht von fossilfreiem Treibstoff wird von der AEROSUISSE unterstützt.



Die Nachfrage nach Flugreisen ist nach wie vor hoch und die Flugpläne sind stabiler als in den Vorjahren.

Introduction du président

Chers lecteurs, chères lectrices

Les compagnies aériennes, les aéroports nationaux et l'industrie aéronautique suisses peuvent à juste titre se féliciter des résultats de l'année 2023. La demande de voyages aériens a été forte et les programmes de vol plus stables que les années précédentes. De bons résultats financiers sont indispensables pour que les acteurs du transport aérien suisse puissent investir dans de nouvelles technologies, des avions et des carburants de synthèse en vue d'atteindre l'objectif zéro émission nette de CO₂ d'ici 2050.

La ponctualité doit s'améliorer

La dynamique positive ne doit toutefois pas occulter le fait que l'ensemble du secteur est actuellement confronté à d'énormes défis: la ponctualité à l'aéroport de Zurich n'a jamais été aussi mauvaise qu'en 2023. Le manque de personnel, les problèmes d'approvisionnement, la pénurie de pièces détachées pour les réacteurs ainsi que les grèves persistantes dans les pays voisins sont autant d'éléments inquiétants.

Un engagement sans ambiguïté en faveur du Zéro Net d'ici 2050

AEROSUISSE soutient l'obligation de mélanger au kérosène du carburant exempt d'énergie fossile qui entrera en vigueur à partir de 2025 dans l'UE comme en Suisse. Des investissements considérables sont nécessaires dès maintenant pour garantir l'approvisionnement en carburants d'aviation durables (CAD). En réponse au postulat 21.3973 de la Commission de l'environ-

nement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national, le Conseil fédéral place le secteur de l'aviation dans l'obligation d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

AEROSUISSE soutient l'obligation de mélanger au kérosène du carburant exempt d'énergie fossile qui entrera en vigueur à partir de 2025 dans l'UE comme en Suisse.

Carburants durables pour l'aviation

Compte tenu des éléments évoqués, les initiatives nationales isolées telles qu'une «taxe sur les jets privés» dans la nouvelle loi sur le CO₂ doivent être exclues. C'est notamment grâce à nos efforts que le Conseil des États et le Conseil national ont finalement rejeté ce projet de taxation. À défaut de mener à l'objectif fixé, la taxe aurait au contraire privé notre secteur de ressources à investir dans la réduction des émissions de CO₂, sans parler de l'impact qu'elle aurait eu sur la compétitivité de notre place économique. AEROSUISSE est persuadée que l'aviation générale, comme l'ensemble du secteur aéronautique suisse, est parfaitement consciente de sa responsabilité dans la réalisation des objectifs climatiques ambitieux recherchés. Comme l'affirme le Conseil fédéral dans son rapport, la mesure primordiale pour réduire les émissions de CO₂ d'origine fossile est l'utilisation de carburants d'aviation durables. L'accroissement continu de l'efficacité de l'exploitation et des aéronefs en service y contribuera également.

Un oui explicite à l'allongement des pistes

AEROSUISSE s'est félicitée du résultat franc de la votation sur le prolongement des pistes 28 et 32 de l'aéroport de Zurich: s'il témoigne de la volonté d'accroître la sécurité et l'efficacité de l'exploitation aérienne, il souligne également la confiance qu'accorde une nette majorité des électeurs zurichois à l'aéroport. Zurich est le plus grand aéroport national. Son offre remarquable de vols directs vers le monde entier est utile à l'ensemble du pays.

Thomas Hurter, conseiller national, président



La demande de voyages aériens a été forte et les programmes de vol plus stables que les années précédentes.

Schwerpunkte der Verbandsarbeit 2023

Privatjet-Abgabe verhindert

Die AEROSUISSE hat sich erfolgreich gegen die Aufnahme einer sogenannten «Privatjet-Abgabe» zulasten der Business Aviation im revidierten CO₂-Gesetz engagiert. Der im Oktober neu gewählte Nationalrat lehnte am 20. Dezember 2023 die von der nationalrätlichen Umweltkommission (UREK-N) vorgeschlagene Abgabe für Privatjets mit 108 gegen 87 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, deutlich ab. Im Ständerat war die Privatjet-Abgabe bereits im Herbst gescheitert. Sie hätte jeden Start eines über 5,7 Tonnen schweren Flugzeugs der Business Aviation in der Schweiz mit 500 bis 3000 Franken belastet. Die AEROSUISSE hat in der Debatte die Bedeutung der Business Aviation für den Wirtschaftsstandort Schweiz betont und sich für eine Beimischpflicht von fossilfreiem Treibstoff statt neuer Abgaben engagiert.

Meldepflicht von Cyberangriffen

In Zusammenarbeit mit der Flughafen Zürich AG konnte die AEROSUISSE eine Allianz mit anderen Betreibern von kritischen Infrastrukturen aus Telekommunikation und Verkehr schmieden, um zusammen mit den Dachverbänden der Wirtschaft die Meldepflicht von Schwachstellen aus dem Informationssicherheitsgesetz zu streichen. Die AEROSUISSE unterstützte das Anliegen der Vorlage, kritische Infrastrukturen besser vor Cyberangriffen zu schützen. Sie betonte aber auch, dass mit der Meldepflicht für sicherheitsrelevante Ereignisse keine zusätzlichen Kosten und Aufgaben für die Betreiber kritischer Infrastrukturen – zu denen auch Flughäfen gehören – entstehen. Auch wenn die Verantwortung für IT-Sicherheit bei den Unternehmen liegt, braucht es staatliche Kapazitäten für die Frühwarnung und für die Unterstützung bei Verteidigungsmassnahmen gegen Cyberangriffe, argumentierte die AEROSUISSE.

Siedlungsentwicklung um Flughäfen ermöglichen

Mit der vorliegenden Revision des Umweltschutzgesetzes sollen der Lärmschutz und die Siedlungsentwicklung aufein-

ander abgestimmt werden. Dabei wird im Vorschlag des Bundesrates für die bestehende eher grosszügige Ausnahmerepraxis bei Strassen- und Schienenlärm eine klare Regelung getroffen. Beim Fluglärm dagegen soll die Ausnahme zur Regel werden, indem relativ konzeptlos Möglichkeiten geschaffen werden, die generellen Lärmgrenzwerte zu übersteuern. Die AEROSUISSE hat der Kommission vorgeschlagen, dass anstelle eines Wildwuchses von Möglichkeiten zur Übersteuerung der Lärmgrenzwerte ein klares verbindliches Konzept mit transparenten situationsgerechten Grenzwerten die bauliche Entwicklung in fluglärmbelasteten Gebieten ermöglichen soll. Die AEROSUISSE ist überzeugt, dass mit einem solchen Konzept die notwendige Rechts- und Planungssicherheit besser gewährleistet ist, als dies mit dem Vorschlag des Bundesrates der Fall ist. Die der Regelung zugrunde liegende Interessenabwägung soll umfassend sein, also dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung, dem Interesse der Siedlungsentwicklung nach innen und dem Bundesauftrag der Landesflughäfen Rechnung tragen.



Die Privatjetabgabe hätte auch Regionalflughäfen wie Lugano-Agno sehr geschadet.

Les actions prioritaires en 2023

Pas de taxe pour les vols de jets privés

AEROSUISSE a œuvré contre l'introduction d'une taxation des vols de jets privés et d'affaires dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂. Le 20 décembre 2023, le Conseil national nouvellement élu depuis octobre a clairement rejeté par 108 voix contre 87 et 3 abstentions le projet qui avait été proposé par la Commission de l'environnement du Conseil national (CEATE-N). Au Conseil des États, la taxe sur les jets privés avait déjà échoué en automne. Elle aurait augmenté de 500 à 3 000 CHF le prix de chaque décollage effectué depuis la Suisse en jet privé de plus de 5,7 tonnes. Lors des débats, AEROSUISSE a souligné l'importance de l'aviation d'affaires pour la place économique suisse. La Fédération a aussi défendu l'obligation de mélanger des CAD au kérosène plutôt que l'instauration de nouvelles taxes.

Obligation de signalement des cyberattaques

En collaboration avec Flughafen Zürich AG, AEROSUISSE a forgé une alliance avec d'autres exploitants d'infrastructures critiques dans le domaine des télécommunications et des transports afin de supprimer, avec l'aval des asso-

ciations faitières de l'économie, l'obligation de signalement des vulnérabilités informatiques prévue par la loi sur la sécurité de l'information. AEROSUISSE soutenait l'objectif du projet de loi consistant à mieux protéger les infrastructures critiques contre les cyberattaques mais elle avait souligné qu'il ne fallait pas que l'obligation de signalement entraîne des coûts et des tâches supplémentaires pour les exploitants concernés, notamment les aéroports. De l'avis de la Fédération, même si la responsabilité de la sécurité informatique incombe aux entreprises, des capacités étatiques s'imposent pour mettre en œuvre un dispositif d'alerte précoce et de défense contre les cyberattaques.

Densification urbaine autour des aéroports

La présente révision de la loi sur la protection de l'environnement vise à concilier la protection contre le bruit et la densification urbaine. La proposition du Conseil fédéral prévoit une réglementation bien définie pour que des dérogations plutôt généreuses soient applicables en matière d'exposition au bruit des routes et des voies de chemin de fer. En ce qui concerne les nuisances sonores aériennes,

l'exception deviendrait toutefois la règle en créant, de manière relativement arbitraire, des possibilités de dépasser les valeurs limites d'exposition. AEROSUISSE a proposé à la commission qu'au lieu d'une prolifération de dérogations de ce type, des règles claires et contraignantes reposant sur des valeurs limites cohérentes et adaptées à la situation permettent la densification urbaine des zones exposées au bruit des avions. AEROSUISSE est persuadée qu'une telle approche permettrait – mieux que ne le fait la proposition du Conseil fédéral – de définir un cadre juridique plus précis et d'offrir une plus grande sécurité en termes de planification. La mise en balance des intérêts sur laquelle repose la réglementation doit être globale: elle doit tenir compte du besoin de protection de la population, de l'intérêt de la densification urbaine et du mandat fédéral des aéroports nationaux.



La taxe pour les vols de jets privés aurait également été très préjudiciable aux aéroports régionaux comme Lugano-Agno.

Kommerzielle Luftfahrt



Oliver Buchhofer

Wirtschaftlich erfreulich – operationell schwierig

Die Schweizer Fluggesellschaften haben wirtschaftlich ein sehr erfreuliches Geschäftsjahr 2023 erlebt. Swiss hat 2023 rund 16,5 Millionen Passagiere befördert, EasyJet Switzerland 13,2 Millionen. Diese positiven Entwicklungen dürfen jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass es operationell ein sehr herausforderndes Jahr war. Aufgrund von Dauerstreiks – vor allem in Frankreich – schlechtem Wetter und verschiedenen Personalengpässen litt die Pünktlichkeit 2023 enorm.

Swiss: Flugplan stabil

Mit der Erhöhung der Frequenzen und der Wiederaufnahme der Flüge nach Schanghai im Frühling hat Swiss nach der Covid-Pandemie ihren Flugplan stabilisiert. Sie hat 2023 rund 87 Prozent ihrer Kapazität von 2019 angeboten. Die Spätfolgen der Pandemie waren nach wie vor deutlich spürbar, etwa mit viel neuem und unerfahrenem Personal weltweit. Die grösste Herausforderung für Swiss war 2023 die verschlechterte Pünktlichkeit, speziell in Zürich: Es gab zu viele «Heavy Delays» (Ankunft später als 30 Minuten) und zu viele Probleme mit dem Gepäck. Die Gründe dafür sind vielfältig: schlechtes Wetter (viele Bistage und häufige Gewitter), zu wenig Personal bei der Flugzeugabfertigung, ungenügende Kapazitäten bei Flugsicherungen in Europa (auch wegen Personalmangels und Streiks) sowie generell viele Streiks an den Flughäfen in Deutschland, Frankreich und Italien. Dies führte bei Swiss zu einem neuen Rekord von Flugannulationen. Swiss sah sich 2023 auch geopolitisch sehr herausgefordert. Der Krisenherd im Nahen Osten führte zu Spezialoperationen, um Schweizer Bürger aus Israel auszufliegen und zu einer schwierigen Wiederaufnahme der Flüge Anfang 2024.

Umsetzung von Klimamassnahmen und GAVs

Die Klimapolitik war für Swiss auch 2023 ein prägendes Thema. Sie hat weitere Massnahmen umgesetzt, so etwa die «Haifischfolie» Aero-Shark auf allen Boeing 777, den «Green Tarif» auf Inlandflügen und die technologiegestützte Optimierung der Betriebssteuerung.

Ende 2023 befürworteten nach dem Cockpitpersonal auch die Kabinenmitarbeitenden von Swiss deutlich den neuen Gesamtarbeitsvertrag. Damit hat Swiss alle ihre GAV modernisiert und die Krisenmassnahmen der Corona-Pandemie vollständig aufgehoben.

EasyJet wieder in Gewinnzone

Im Geschäftsjahr 2023 verzeichnete EasyJet einen Gewinn vor Steuern von 455 Millionen britischer Pfund, was einer Verbesserung von 633 Millionen im Vergleich zum Vorjahr entspricht. EasyJet verfolgt eine erfolgreiche Strategie, wie ihre Sommerbilanz 2023 mit einer Rekordleistung zeigte, und erfreut sich weiterhin einer starken Nachfrage nach ihrem Flugangebot. EasyJet beförderte im Geschäftsjahr 2023 mehr als 13,2 Millionen Passagiere von und nach der Schweiz und erweiterte ihr Angebot um sechs Strecken und die Einführung von EasyJet Holidays. Damit bietet sie ab der Schweiz neu auch Pauschalreisen zu mehr als 70 Destinationen mit 3000 Hotels an.

EasyJet Switzerland, der zweitgrösste Arbeitgeber in der Schweizer Airlinebranche, feiert 2024 sein 25-jähriges Bestehen. Sie hat 2023 die grösste Rekrutierungskampagne der letzten zehn Jahre abgeschlossen und über 140 neue Besatzungsmitglieder in Basel und Genf angestellt. Auch EasyJet setzt ihren Fahrplan zur Dekarbonisierung mit massiven Investitionen in die Effizienz ihrer Flotte fort. Im Dezember 2023 wurde ein Auftrag über 157 Airbusse der A320neo-Familie erteilt, womit EasyJet bis 2034 insgesamt 315 Neos erhalten wird. Bisher hat EasyJet 20 Prozent Neos in ihrer gesamten Flotte und 25 Prozent in der Schweizer Flotte.

Herausfordernde Zeiten für die Fracht

Mit insgesamt 545'757 Tonnen Luftfracht wurden 2023 an den drei Landesflughäfen zehn Prozent weniger abgefertigt als noch 2022. Gründe für die Volumenreduktion sind einerseits die weiterhin schwierige geopolitische Situation, welche das globale Frachtgeschäft stark beeinflusst, wie auch die allgemeine Inflation. Hohe Preise für Energie und Personal belasten die Luftfrachtfirmen speziell. Positiv zu erwähnen ist die starke Nachfrage im Passagierbereich, was zu zusätzlicher Frachtkapazität geführt hat. Somit ist generell ein gutes Angebot auf dem Markt. Bei gleichzeitig gesunkener Nachfrage des Geschäfts hat sich jedoch auch ein Ratenzerfall eingestellt, der Anfang 2024 wieder auf dem Vor-Corona Niveau gelegen ist. Diese Entwicklung wird sich 2024 weiter fortsetzen, da noch keine generelle Erholung in Sicht ist.

Aviation commerciale

De bons résultats – des difficultés d'exploitation

Les compagnies aériennes suisses ont enregistré des résultats financiers très satisfaisants en 2023. Swiss a transporté 16,5 millions de passagers et EasyJet Switzerland, 13,2 millions. Ces indicateurs positifs ne doivent toutefois pas masquer les grandes difficultés d'exploitation auxquelles les compagnies ont dû faire face pendant l'année.

La ponctualité a été mise à mal par des grèves répétées – surtout en France – de mauvaises conditions météorologiques et diverses pénuries de personnel.

Swiss : stabilité du programme de vol

En augmentant la fréquence de ses vols et en reprenant la desserte de Shanghai au printemps, Swiss a stabilisé son programme de vol au lendemain de la pandémie de Covid. En 2023, elle a proposé 87 % des capacités de 2019. Des effets tardifs de la pandémie ont toutefois continué à se faire sentir, notamment la nécessité de gérer à l'échelle mondiale un grand nombre de nouveaux collaborateurs inexpérimentés. Le plus grand défi auquel Swiss a dû faire face en 2023 a été la détérioration de la ponctualité des vols, surtout à Zurich, se traduisant par trop de « heavy delays » (retards de plus de 30 minutes à l'arrivée) et trop de problèmes de bagages. Les raisons sont multiples : de mauvaises conditions météorologiques (nombreux jours de bise et orages fréquents), un manque de personnel pour l'assistance au sol, des capacités insuffisantes dans les services de contrôle aérien en Europe (également en raison d'une pénurie de personnel et des grèves) et, de manière générale, de nombreuses grèves dans les aéroports en Allemagne, en France et en Italie. Cela s'est traduit chez Swiss par un nouveau record d'annulations de vols.

En 2023, Swiss a également été confrontée à un défi géopolitique de taille. La crise au Proche-Orient a suscité la mise en œuvre d'opérations spéciales pour évacuer les ressortissants suisses d'Israël. La reprise des vols vers des destinations de la région a été difficile début 2024.

Nouvelles mesures climatiques et CCT

La stratégie climatique a également été au cœur des préoccupations de Swiss en 2023. La compagnie a mis en œuvre de nouvelles mesures, telles que le « film peau de requin » AeroShark dont elle a revêtu tous ses Boeing 777, le « Green Tarif » sur ses vols intérieurs et l'optimisation d'une gestion opérationnelle basée sur la technologie.

À l'instar du personnel de cockpit, le personnel de cabine de Swiss a largement approuvé une nouvelle convention collective de travail en fin d'année. Toutes les CCT de Swiss sont désormais modernisées et les mesures de crise instaurées lors de la pandémie, complètement levées.

EasyJet renoue avec les bénéfices

Pour l'exercice 2023, EasyJet a enregistré un bénéfice avant impôts de 455 millions de livres sterling, en progression de 633 millions par rapport à l'exercice précédent. La compagnie poursuit une stratégie gagnante, comme l'a montré la performance record de son bilan estival 2023, et son programme de vol suscite une demande toujours aussi forte. Au cours de l'exercice 2023, EasyJet a transporté plus de 13,2 millions de passagers au départ et à destination de la Suisse. La compagnie a élargi son offre en proposant six nouvelles liaisons et en lançant EasyJet Holidays. Au départ de la Suisse, elle propose désormais des forfaits vacances vers plus de 70 destinations et 3 000 hôtels.

EasyJet Switzerland, deuxième employeur du secteur aérien suisse, fêtera son 25^e anniversaire en 2024. En 2023, le transporteur a terminé la plus grande campagne de recrutement de ces dix dernières années et engagé plus de 140 nouveaux navigants à Bâle et à Genève. EasyJet poursuit également sa feuille de route vers la décarbonation en investissant massivement dans l'efficacité de sa flotte. Elle a commandé 157 Airbus de la famille A320neo en décembre 2023 et disposera ainsi d'un total de 315 Neos d'ici 2034. EasyJet compte jusqu'à présent 20 % de Neos dans l'ensemble de sa flotte et 25 % dans sa flotte suisse.

Les temps restent difficiles pour le fret

Affichant un total de 545 757 tonnes de fret aérien, les trois aéroports nationaux ont enregistré en 2023 une baisse de 10 % par rapport à 2022. La réduction du volume de fret s'explique à la fois par une inflation généralisée et par la complexité persistante de la situation géopolitique qui affecte fortement le fret mondial. Les prix élevés de l'énergie et du personnel pèsent tout particulièrement sur les entreprises de fret aérien. Point positif, la forte demande dans le secteur des passagers a permis de dégager des capacités de fret supplémentaires. L'offre est donc généralement satisfaisante sur le marché mais la baisse de la demande de fret a entraîné une chute des prix qui, début 2024, ont retrouvé le niveau d'avant la crise. Aucune reprise générale ne se dessinant actuellement, cette tendance se poursuivra en 2024.

Landesflughäfen



Stefan Tschudin

53,5 Millionen Passagiere

Die Passagierzahlen der Schweizer Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel haben 2023 im Vergleich zu 2022 im Durchschnitt um 22,3 Prozent zugenommen: Insgesamt flogen rund 53,5 Millionen Fluggäste über die drei Airports. Das sind über 91 Prozent des Passagieraufkommens von 2019. Das Total der Flugbewegungen der drei grössten Schweizer Flughäfen beträgt im vergangenen Jahr rund 509'000, was rund 91 Prozent der Starts und Landungen von 2019 entspricht. Zudem treiben die Landesflughäfen die Massnahmen auf dem CO₂-Absenkungspfad laufend voran.

Klares Votum für längere Pisten in Zürich

Am 3. März 2024 befürworteten rund 62 Prozent der Zürcher Stimmberechtigten die Verlängerungen der Piste 28 und 32 des Zürcher Flughafens. Dieses erfreuliche Ergebnis darf auch

Das Total der Flugbewegungen der drei grössten Schweizer Flughäfen beträgt 2023 rund 509'000, was rund 91 Prozent der Starts und Landungen von 2019 entspricht.

als klares Votum für den Flughafen allgemein gewertet werden. Erfreulich war 2023 auch die Verkehrsentwicklung in Zürich mit 28,9 Millionen Passagieren, über 25 Prozent mehr als 2022 und somit wieder nahe am Vorkrisenniveau. Doch als Folge des schnellen Ramp-ups waren die Personalressourcen knapp, was zu längeren Wartezeiten führte. Der Betrieb gestaltete sich 2023 insgesamt sehr herausfordernd. Un erfreulich war auch die Verspätungssituation aufgrund des schnellen Wachstums, namentlich wegen fehlendem Personal bei den Flugsicherungen und bei Handlingfirmen in Europa. Massnahmen zur Verbesserung sind bereits in Umsetzung, nebst dem Personalaufbau etwa auch eine verstärkte datenbasierte Betriebssteuerung. Schliesslich durfte der Flughafen Zürich 2023 sein 75. Flughafenjubiläum Anfang September mit einem grossen Volksfest mit rund 140'000 Begeisterten feiern. Das zeigte, dass der Enthusiasmus für die Luftfahrt nach wie vor ungebrochen ist.

Genf: neues Terminal vorgestellt

Mit 16,5 Millionen Passagieren hat der Genfer Flughafen 2023 rund 92 Prozent des Passagieraufkommens von 2019 erreicht. Der interkontinentale Passagierverkehr lag 2023 gar auf einem höheren Niveau als 2019. Das Bundesgericht hat entschieden, dass die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde gegen das Betriebsreglement teilweise aufgehoben werden kann, was die Einführung von Quoten für verspätete Abflüge nach 22 Uhr ermöglicht. Zudem konnte 2023 der Anteil der Flugzeuge der neuen Generation – sie sind 40 Prozent leiser und benötigen 15 Prozent weniger Treibstoff – auf 32 Prozent aller Flugbewegungen erhöht werden. Im Weiteren hat sich das Einvernehmen des Flughafens mit den lokalen Behörden, den Gemeinden im Kanton Genf, aber auch jenen in Frankreich, verbessert.

Ende November 2023 stellte der Flughafen Genf den Gewinner für das Projekt des neuen Terminals vor. Damit hat das Projekt «CAP2030», das langfristig den Ersatz des 1968 erstellten Hauptterminals T1 ermöglichen soll, Gestalt angenommen. Die erste Etappe startet bereits 2026 mit der Schaffung einer ambitionierten Umsteigeplattform für Bus, Bahn, Autos, motorisierte Zweiräder, Velos und Flugzeuge, die 2032 mit einer Terminalerneuerung abgeschlossen sein sollte.

EAP: modulare Entwicklung des Terminals

2023 begrüsst der EuroAirport rund 8,1 Millionen Passagiere. Dies entspricht gegenüber 2019 noch einem Rückgang von 11 Prozent und gegenüber 2022 einem Anstieg von 15 Prozent. In Spitzenzeiten waren im Sommer 2023 zeitweise höhere Frequenzen als 2019 zu verzeichnen. Der Sommerbetrieb verlief am EuroAirport aber geordnet ab. Während die Fracht rückläufig war, zeigte sich die Industrie mit Jet Aviation, AMAC Aerospace und Nomad Technics robust. Die Verbesserung der Servicequalität für die Passagiere ist eines der strategischen Hauptanliegen des EuroAirports. 2023 kam es zu Stosszeiten regelmässig zu Überlastungserscheinungen im Terminal. Das Projekt EMT (Evolution Modulaire du Terminal, Modulare Entwicklung des Terminals) soll hier Abhilfe schaffen. Im Zentrum der Lärmstrategie des EuroAirport stehen die Reduktion der nächtlichen Lärmemissionen (zwischen 22 und 6 Uhr) und die Umsetzung der im Lärmvorsorgeplan 2024-2028 (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, PPBE) vorgesehenen Massnahmen.

Aéroports nationaux

53,5 millions de passagers

En comparaison annuelle, le nombre de voyageurs ayant emprunté les aéroports nationaux suisses de Zurich, Genève et Bâle a augmenté en moyenne de 22,3% pour atteindre près de 53,5 millions de passagers. Ce volume correspond à plus de 91% de celui de 2019. Le total des mouvements aériens des trois plus grands aéroports suisses s'élève à environ 509 000 pour l'année écoulée, ce qui correspond à près de 91% des décollages et atterrissages de 2019. En parallèle, les aéroports nationaux avancent constamment sur des mesures permettant de réduire les émissions de CO₂.

Un vote sans ambiguïté sur le prolongement des pistes à Zurich

Le 3 mars 2024, env. 62% des électeurs zurichois ont approuvé le prolongement des pistes 28 et 32 de l'aéroport de Zurich. Ce résultat satisfaisant peut également être considéré comme un vote sans ambiguïté en faveur de l'aéroport en général. Le trafic à Zurich a également bien évolué en 2023: en augmentation de plus de 25% par rapport à 2022 et à nouveau proche du niveau d'avant la crise, il s'est élevé à 28,9 millions de passagers.

La hausse rapide du trafic associée à des ressources limitées en personnel ont toutefois rallongé les délais d'attente. Dans l'ensemble, l'exploitation s'est révélée très difficile en 2023. Induits par une croissance rapide, les retards liés notamment au manque de personnel dans les services de navigation aérienne et dans les entreprises d'assistance en Europe ont aussi été marquants. Des mesures d'amélioration sont en œuvre, telles qu'une augmentation du personnel ou le renforcement d'une gestion opérationnelle reposant sur l'exploitation de données. Enfin, l'aéroport de Zurich a pu fêter son 75e anniversaire début septembre 2023 lors d'une fête grand public qui a rassemblé près de 140 000 visiteurs enthousiastes. Cet événement a montré que l'intérêt pour l'aviation est toujours aussi vif.

Genève: présentation du nouveau terminal

Avec 16,5 millions de passagers, l'aéroport de Genève a atteint en 2023 environ 92% du volume de passagers de 2019. Le trafic intercontinental a même dépassé celui de 2019. Le Tribunal fédéral a décidé que l'effet suspensif d'un recours contre le règlement d'exploitation pouvait être partiellement levé, ce qui permet d'introduire des quotas pour les départs retardés après 22h00. Par ailleurs, la part des mouvements aériens effectués par des avions de

nouvelle génération – 40% plus silencieux et consommant 15% de carburant en moins – a pu être augmentée à 32% en 2023. La concertation entre l'aéroport et les autorités locales, les communes du canton de Genève mais aussi celles de France s'est aussi améliorée.

Fin novembre 2023, l'aéroport de Genève a présenté le lauréat de son projet de nouveau terminal. Le projet «CAP2030» qui prend ainsi forme doit permettre à long terme de remplacer le terminal principal T1, construit en 1968. La première étape débutera dès 2026 avec la création d'une ambitieuse plateforme multimodale pour les bus, les trains, les voitures, les deux-roues motorisés, les vélos et les avions. Elle devrait s'achever en 2032 avec la rénovation du terminal.

EAP: développement modulaire du terminal

En 2023, l'EuroAirport a accueilli environ 8,1 millions de passagers. Cet indicateur est encore inférieur de 11% à celui de 2019 mais en hausse de 15% par rapport à 2022. Pendant les périodes de pointe estivales 2023, le nombre de vols a été, à certains moments, plus élevé qu'en 2019. L'exploitation estivale s'est toutefois déroulée dans des conditions sereines. Si le fret était en baisse, l'industrie représentée par Jet Aviation, AMAC Aerospace et Nomad Technics s'est pour sa part montrée robuste.

L'amélioration de la qualité de service pour les passagers est l'une des principales préoccupations stratégiques de l'EuroAirport. En 2023, des phénomènes de congestion se sont produits régulièrement dans le terminal aux heures de pointe. Le projet EMT (Evolution Modulaire du Terminal) doit permettre de remédier à cette situation. La réduction des émissions sonores nocturnes (entre 22h et 6h) et la mise en œuvre des mesures prévues dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2024-2028 sont au cœur de la stratégie de l'EuroAirport.

Ende November 2023 stellte der Flughafen Genf den Gewinner für das Projekt des neuen Terminals vor. | Fin novembre 2023, l'aéroport de Genève a présenté le lauréat de son projet de nouveau terminal.



Flugabfertigung | Assistance en escale



Bruno Stefani

Wachstum und Unregelmässigkeiten

2023 war geprägt von einem starken Wachstum an den drei Landesflughäfen. Das Flug- und Passagiervolumen erreichte beinahe wieder das Niveau von 2019. Während der Peakzeiten im Sommer mit zahlreichen Ankünften und Abflügen überstieg das Volumen in gewissen Zeitfenstern sogar die Vor-Pandemiewerte. Die Flugverspätungen und -annulierungen im Sommer wirkten sich auch auf die Performance der Bodenverkehrsdienstleister aus und beeinflussten deren Pünktlichkeitswerte negativ.

Ausgetrockneter Arbeitsmarkt

Trotz grossflächigen Rekrutierungskampagnen und der Einstellung von über 1000 Mitarbeitenden bei den Mitgliedern der SASPA, dem unabhängigen Verband Schweizerischer Luftfahrt-dienstleister, fehlt es an Personal, vor allem an Fachspezialisten. Dies insbesondere in Zürich, wo der Arbeitsmarkt besonders arbeitnehmerfreundlich ist, kaum Arbeitslosigkeit herrscht und im Gegensatz zu Genf und Basel wenige Grenzgänger vorhanden sind.

Hinzu kommt, dass vor allem körperlich anstrengende Berufe aufgrund der veränderten Arbeitsvorstellungen an Attraktivität verloren haben. Schichtarbeit an 365 Tagen im Jahr bei jedem Wetter ist für jüngere Arbeitnehmer wenig attraktiv.

Hoher Preisdruck

Das Ziel der Bodenverkehrsdienstleister ist es aber auch, die Arbeitsbedingungen sowie das Arbeitsumfeld für künftige Arbeitnehmende so attraktiv wie möglich zu gestalten. Dies gelingt jedoch nur, wenn nicht nur die Fluggesellschaften, sondern auch die Bodenverkehrsdienstleister in Form von fairen Margen vom starken Wachstum der Branche und den gestiegenen Preisen für die Passagiere profitieren. Nur so können die Bodenverkehrsdienstleister in die Mitarbeitenden investieren, attraktive Arbeitsbedingungen schaffen, um langfristig den Fachkräftemangel in der Luftfahrt zu reduzieren.

Die Luftfahrt-dienstleister erwarten auch für 2024 ein Wachstum mit einem starken Produktionsanstieg bei den Passagierflügen. Aufgrund der aktuellen Weltlage mit Konflikten und Kriegen, die mit internationalen Restriktionen verbunden sind, bleibt die Entwicklung, insbesondere des Frachtgeschäfts, weiterhin unsicher.

Croissance et dysfonctionnements

L'année 2023 a été marquée par une forte croissance dans les trois aéroports nationaux. Le volume des vols et des passagers a presque retrouvé son niveau de 2019, dépassant même les valeurs d'avant la pandémie à certains créneaux horaires pendant les périodes de pointe estivales, marquées par de nombreuses arrivées et de nombreux départs. Les retards et les annulations de vols au cours de l'été ont également affecté la performance des prestataires de services au sol et pesé négativement sur leurs indicateurs de ponctualité.

Tarissement du marché de l'emploi

Malgré des campagnes de recrutement à grande échelle et l'embauche de plus de 1000 collaborateurs par les membres de l'Association indépendante suisse des prestataires de services aéronautiques (SASPA), le personnel fait défaut, surtout les spécialistes. Cela est notamment vrai à Zurich, où le marché de l'emploi est particulièrement favorable aux intérêts des salariés, où le chômage est quasi inexistant et où, contrairement à Genève et Bâle, les frontaliers sont peu nombreux.

À cela s'ajoute le fait que les métiers physiquement éprouvants ont tout particulièrement perdu de leur attrait en raison de l'évolution de la conception du travail. Le travail en équipe, 365 jours par an et par tous les temps, n'est pas très attrayant pour les futurs jeunes travailleurs.

Une forte pression sur les prix

L'objectif des prestataires de services au sol est aussi de rendre les conditions et l'environnement de travail aussi attrayants que possible pour les employés de demain. Cela ne sera possible que si les compagnies aériennes ainsi que les prestataires de services d'assistance en escale bénéficient sous la forme de marges équitables de la forte croissance du secteur et de l'augmentation des prix pour les passagers. Les prestataires de services d'assistance en escale pourront alors investir en faveur de leurs collaborateurs et créer des conditions de travail avantageuses afin de remédier à long terme à la pénurie de personnel qualifié dans le secteur. Les prestataires de services aériens prévoient également une croissance pour 2024, avec une forte augmentation de la production sur le segment des vols passagers. Compte tenu de la conjoncture internationale, caractérisée par des conflits et des guerres entraînant des restrictions internationales, l'évolution de l'activité reste incertaine, en particulier sur le segment du fret.

Helikopterbranche | Secteur de l'hélicoptère

30 Jahre Swiss Helicopter Association

2023 konnte die Swiss Helicopter Association (SHA), der Verband der schweizerischen und liechtensteinischen Helikopterfirmen, seinen 30. Geburtstag feiern. Dies tat er mit einem schweizweiten Tag der offenen Hangartore am 13. Mai. Dieser Tag war ein voller Erfolg, da sich Jung und Alt für diese Branche interessieren. Die Besucher reisten in Scharen zu den verschiedenen Helibasen. Als weiterer Höhepunkt seines Geburtstagsjahres konnte der Verband den UVEK-Chef, Bundesrat Albert Rösti, an seiner Generalversammlung begrüssen.

Über 60-jährige Helipiloten fliegen weiter

In der Revision des Luftfahrtgesetzes soll es den Helipiloten ermöglicht werden, auch nach dem Erreichen des 60. Altersjahrs kommerzielle Passagierflüge durchzuführen. Das ist der Auftrag an den Bundesrat, den zwei Motionen aus National- und Ständerat festgelegt haben. Die Arbeiten für diese Gesetzesrevision laufen immer noch auf Hochtouren.

Wassertransporte auf Alpbetrieben

Die Regierungskonferenz Militär, Zivilschutz und Feuerwehr (RK MZF) hat eine Arbeitsgruppe für Gesuche für Wassertransporte in trockenen Sommern gegründet, dabei ist auch die SHA mit von der Partie. Sie beharrt seit Jahren darauf, dass Wassertransporte Sache der zivilen Helikopterbetreiber sind und nicht Aufgabe der Luftwaffe.

Swiss Innovation Day an «European Rotors»

Die schweizerische Helikopterbranche präsentierte sich nach 2021 zum zweiten Mal mit Innovation und Swissness einem breiten europäischen Publikum Ende November 2023 an der «European Rotors» in Madrid. Die SHA will künftig noch stärker auf den europäischen Verband der Helikopterindustrie einwirken, um den Regulierungseifer der EASA zu bremsen.

Les 30 ans de la Swiss Helicopter Association

Le 13 mai 2023, la Swiss Helicopter Association (SHA) – association des exploitants d'hélicoptères de Suisse et du Liechtenstein – a célébré son 30e anniversaire sous la forme d'une journée portes ouvertes dans des hangars de toute la Suisse. Cet événement a connu un vif succès, force étant de constater que les jeunes autant que les moins jeunes s'intéressent à ce secteur. Les visiteurs se sont déplacés en masse vers les différentes bases d'hélicoptères. Autre point fort de son année d'anniversaire, l'association a accueilli le chef du DETEC, le conseiller fédéral Albert Rösti, lors de son assemblée générale.

Les pilotes d'hélicoptère de plus de 60 ans continuent de voler

La révision de la loi sur l'aviation doit permettre aux pilotes d'hélicoptère d'effectuer des vols commerciaux de passagers même après avoir atteint l'âge de 60 ans. C'est la teneur du mandat confié au Conseil fédéral par deux motions du Conseil national et du Conseil des États. Les travaux en vue de cette révision battent toujours leur plein.

Transports d'eau vers les exploitations d'alpage

La Conférence gouvernementale des affaires militaires, de la protection civile et des sapeurs-pompiers (CG MPS) a créé un groupe de travail pour les demandes de transport d'eau lors d'étés secs. La SHA en fait partie. L'association insiste depuis des années sur le fait que les transports d'eau sont l'affaire des exploitants d'hélicoptères civils et non celle des Forces aériennes.

Journée suisse de l'innovation à «European Rotors»

Après 2021, le secteur suisse des hélicoptères s'est présenté pour la deuxième fois sous la bannière de l'innovation et de la «suissitude» à un large public européen fin novembre 2023 lors du salon «European Rotors» à Madrid. À l'avenir, la SHA entend exercer une influence encore plus forte sur l'association européenne de l'industrie des hélicoptères afin de freiner le zèle réglementaire de l'AESA.



Renato Belloli

Gross war das Interesse der Bevölkerung am Swiss Helicopter Day 2023 – so auch in Balzers. | Le Swiss Helicopter Day 2023 a suscité un grand intérêt de la part de la population, notamment à Balzers.



Business Aviation



Helene Niedhart

2023 – ein weiteres gutes Jahr

Das Flugaufkommen in der Business Aviation (BA) in der Schweiz und Europa hat sich nach dem Beinahe-Stillstand in der Covid-Zeit und nach einem Rekordergebnis im Jahr 2022, im vergangenen Jahr normalisiert. Firmen der schweizerischen Geschäftsluftfahrt haben 2023, trotz Abschwächung der Flugbewegungen, gute finanzielle Ergebnisse erzielt. Das Wachstum gegenüber 2019 hat sich bei vier Prozent eingependelt. Damit kann für die Geschäftsluftfahrt von einer Stabilisierung gesprochen werden.

Dekarbonisierung wird klar unterstützt

Mit grosser Erleichterung hat die Business Aviation in der Schweiz die Ablehnung der Privatjet-Abgabe im Parlament im Dezember 2023 zur Kenntnis genommen. Es wäre schlicht der falsche Weg gewesen, um das Ziel einer Dekar-

Förderung der Produktion von SAF zu schaffen. Die von der EU ab 2025 vorgeschriebene SAF-Beimischpflicht wird als richtiger Weg erachtet, um möglichst rasch notwendige Klimaverbesserungen zu erzielen.

Wieder weniger Slots für BA

Mit der zunehmenden Normalisierung des Flugaufkommens auch bei den Linien- und Charterflügen nimmt die Problematik der Slots (Start- und Landefenster) für die Business Aviation auf den Schweizer Landesflughäfen, speziell in Zürich und Genf, wieder zu. Da der regelmässige Linien- und Charterverkehr bei der Slot-Vergabe Priorität hat, gibt es für die Business Aviation oft keine Slots mehr, die den Bedürfnissen der Geschäftsreisenden entsprechen. Es müssen dringend Lösungen gesucht werden. Wie bei der politischen Debatte zur Privatjet-Abgabe hofft die Business Aviation und die AEROSUISSE auch bei der Slot-Diskussion auf den Support der Schweizer Wirtschaft. Die schweizerischen Wirtschaftsverbände müssen ein Interesse daran haben, dass die drei Schweizer Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel auch von der Geschäftsluftfahrt optimal bedient werden können. Aber auch die Regionalflugplätze spielen für eine gut funktionierende Schweizer Wirtschaft eine enorm wichtige Rolle – nicht nur als Alternativen zu den Landesflughäfen, sondern spezifisch für die jeweilige Region. Der grosse Vorteil eines Businessjets ist, dass er eben ohne Umwege dort landen kann, wo auch das Business stattfindet.

Die Business Aviation ist bereit,
an vorderster Front mehr nachhaltige
Treibstoffe zu verwenden.

bonisierung der Geschäftsluftfahrt zu erreichen. Diese ist absolut gewillt, den notwendigen Beitrag dazu zu leisten, aber dieser muss zielgerichtet erfolgen und zumindest europäisch harmonisiert sein. Die Business Aviation ist bereit, an vorderster Front mehr nachhaltige Treibstoffe zu verwenden, um damit Anreize zur

Jet Aviation hat auch 2024 während des World Economic Forums WEF für Business Jets in Zürich Sustainable Aviation Fuel angeboten. | *Jet Aviation a également proposé du carburant d'aviation durable pour les jets d'affaires à Zurich en 2024, lors du Forum économique mondial WEF.*



Aviation d'affaires

2023 – encore une bonne année

Le volume de vols dans l'aviation d'affaires (BA) en Suisse et en Europe s'est normalisé l'année dernière, après le quasi-arrêt de la période Covid et un résultat record en 2022. Les entreprises de l'aviation d'affaires suisse ont obtenu de bons résultats financiers en 2023, malgré un tassement du nombre de mouvements aériens. La croissance par rapport à 2019 s'est située autour de 4%. On peut donc raisonnablement parler d'une stabilisation.

La décarbonation est vivement encouragée

C'est avec un grand soulagement que l'aviation d'affaires en Suisse a pris connaissance du rejet au Parlement de la taxe sur les jets privés, en décembre 2023. Ce n'était tout simplement pas le bon moyen d'atteindre l'objectif de décarbonation de l'aviation d'affaires. Le secteur est absolument disposé à y contribuer mais cet objectif doit être ciblé et pour le moins harmonisé à l'échelle européenne. L'aviation d'affaires est prête à être en première ligne pour utiliser davantage de carburants durables et promouvoir ainsi la production de CAD. Elle considère l'obligation de mélange de CAD imposée par l'UE à partir de 2025 comme la bonne voie pour obtenir le plus rapidement possible les améliorations climatiques nécessaires.

Encore moins de créneaux horaires

Le retour à la normale du volume de vols, notamment pour les vols de ligne et les vols charter, se confirme. La problématique des créneaux horaires (fenêtres de décollage et d'atterrissage)

pour l'aviation d'affaires dans les aéroports nationaux suisses, en particulier à Zurich et à Genève, reprend de l'ampleur. Étant donné que les vols de ligne et les charters réguliers sont prioritaires lors de l'attribution des créneaux, il ne reste souvent plus de créneaux compatibles avec les attentes des clients de l'aviation d'affaires. Il est urgent de chercher des solutions. Comme lors du débat politique autour de la taxe sur les jets privés, l'aviation d'affaires et AEROSUISSE espèrent obtenir le soutien de l'économie suisse dans le débat sur les créneaux horaires. Les associations économiques suisses doivent voir l'intérêt qui réside dans le fait que les trois aéroports nationaux suisses de Zurich, Genève et Bâle soient aussi parfaitement des-

L'aviation d'affaires est prête à être en première ligne pour utiliser davantage de carburants durables et promouvoir ainsi la production de CAD.

servis par l'aviation d'affaires. Les aéroports régionaux jouent également un rôle déterminant pour le bon fonctionnement de l'économie suisse – à la fois comme alternatives aux aéroports nationaux et comme rouages spécifiques pour chaque région. Le grand avantage d'un jet d'affaires est qu'il peut atterrir directement là où se déroulent les échanges commerciaux.

Die Zürcher Cat Aviation hat im Februar 2024 als erste Betreiberin weltweit eine Dassault Falcon 6X in Dienst gestellt. | En février 2024, la société zurichoise Cat Aviation a été le premier opérateur au monde à mettre en service un Dassault Falcon 6X.



Flugsicherung



Alex Bristol

97,7 Prozent der Flüge pünktlich

Skyguide zeigt für 2023 insgesamt eine sehr gute Performance im Dienst des Schweizer Luftverkehrs. Die von Skyguide kontrollierbaren Anflugverspätungen pro Flug betragen in Zürich 3,8 Sekunden und in Genf 7,8 Sekunden, was im europäischen Vergleich eine hervorragende Leistung darstellt. Die Sicherheit des Schweizer Flugverkehrs war jederzeit gewährleistet. Die Zahl der schweren Sicherheitsmeldungen blieb bei steigendem Verkehrsaufkommen auf sehr tiefem Niveau stabil. Auch den Auftrag für die Luftwaffe erfüllte Skyguide lückenlos. Einziger Wermutstropfen ist die systemische Unterfinanzierung der technischen Systeme, die mittelfristig zu einem Problem werden könnte.

2023 kontrollierte Skyguide über 1,2 Millionen Flüge, 5,1 Prozent mehr als 2022, aber 6 Pro-

2023 kontrollierte Skyguide über 1,2 Millionen Flüge, 5,1 Prozent mehr als 2022, aber 6 Prozent weniger als geplant.

zent weniger als geplant. 97,7 Prozent (2022: 97,3 Prozent) der Flüge wurden ohne Verspätung abgewickelt. Im Streckenflug betrug die durchschnittliche Verspätung pro Flug nur 8,5 Sekunden, wobei das Wetter mit fast 50 Prozent der wichtigste Verspätungsfaktor darstellte.

Mehr Flüge in Genf und Zürich

Am Flughafen Zürich kontrollierte Skyguide 15,2 Prozent mehr Verkehr als im Vorjahr (aber 9,7 Prozent weniger als vor der Pandemie). Die Verspätungen pro Anflug nahmen um 68 Prozent zu, hauptsächlich wegen der Wetterbedingungen (72,7 Prozent) und wegen mangelnder Pistenkapazität (20,1 Prozent). Technische Störungen waren für 2,3 Prozent der Delays verantwortlich.

Am Flughafen Genf stieg die Anzahl Landungen um 7,5 Prozent (7,4 Prozent weniger als 2019), diejenige der Verspätungen pro Anflug um 15,0 Prozent. Die Hauptgründe dieser Verspätungen waren mangelnde Pistenkapazität (31,0 Pro-

zent), schlechtes Wetter (29,2 Prozent), krankheitsbedingte Personalengpässe (18,2 Prozent) und die Arbeitskämpfmassnahmen in Frankreich (12,8 Prozent). Unfälle und technische Störungen verursachten zusammen 2,5 Prozent der Verspätungen.

Positives Betriebsergebnis

Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die finanziellen Erträge dank des zunehmenden Verkehrs, lagen aber unter den Erwartungen. Dennoch ist das Betriebsergebnis positiv. Dies lässt sich einerseits mit Sparmassnahmen im Unternehmen erklären, andererseits aber mit verschiedenen Sondereffekten.

Das operative Nettoergebnis ohne Sondereffekte ist deutlich negativ. Dies bedeutet, dass die Betriebskosten und Investitionen nicht vollständig aus den operativen Erträgen finanziert werden konnten. Diese Situation wird auch in Zukunft so bleiben und stellt Skyguide vor eine grosse Herausforderung. Der Erhalt und die Weiterentwicklung der technischen Systeme ist heute (nicht nur in der Schweiz) ungenügend finanziert. Immer öfters besteht das Risiko, dass es zu Ausfällen kommen kann, die den Flugverkehr einschränken und somit für die Kunden und die Wirtschaft hohe Folgekosten verursachen.

Kein 24-Stunden-Betrieb auf Low Flight Network

Die Finanzierung der Flugsicherung auf den Schweizer Regionalflugplätzen wird neu geregelt. Skyguide steht einer Marktöffnung weiterhin positiv gegenüber, solange der Grundauftrag klar definiert ist und für alle Anbieter die gleichen Regeln gelten.

Die von der Rega und der Luftwaffe finanzierte Weiterentwicklung der satellitengestützten Instrumentenverfahren für Helikopter Point-in-Space (PinS) und des Low Flight Networks (LFN) schreiten planmässig voran. Der 24-Stunden-Betrieb des LFN durch die Flugverkehrsleitenden der Skyguide wurde wegen der unklaren Finanzierung dagegen vorerst sistiert.

Skyguide wurde als erste Flugsicherung weltweit mit dem internationalen Umweltlabel «CANSO GreenATM» ausgezeichnet. Es bestätigt die Anstrengungen, die Skyguide mit der Umsetzung ihrer Umweltstrategie unternimmt, um ihren eigenen Fussabdruck und den CO₂-Ausstoss ihrer Kunden konsequent zu verbessern.

Services de la navigation aérienne

Ponctualité des vols de 97,7 %

Pour 2023, Skyguide affiche dans l'ensemble une très bonne performance au service de la navigation aérienne suisse. Les retards d'avions en approche contrôlables par Skyguide ont été de 3,8 secondes à Zurich et de 7,8 secondes à Genève, ce qui constitue une excellente performance en comparaison européenne. La sécurité du trafic aérien suisse a été garantie à tout moment. Le nombre de signalements pour incidents graves est resté stable à un niveau très bas malgré l'augmentation du trafic. Skyguide a aussi rempli entièrement son mandat pour les Forces aériennes. La seule ombre au tableau est le sous-financement systémique des systèmes techniques qui pourrait devenir un problème à moyen terme.

En 2023, Skyguide a contrôlé plus de 1,2 million de vols, soit 5,1% de plus qu'en 2022, mais 6% de moins que prévu. 97,7% des vols ont été effectués sans retard (contre 97,3% en 2022). Pour les vols de ligne, le retard moyen par vol n'a été que de 8,5 secondes, la météo en étant à presque 50% le principal facteur.

Davantage de vols à Genève et Zurich

À l'aéroport de Zurich, Skyguide a contrôlé 15,2% de plus de trafic que l'année précédente (mais 9,7% de moins qu'avant la pandémie). Les retards en approche ont augmenté de 68%, principalement en raison des conditions météorologiques (72,7%) et du manque de capacité de la piste (20,1%). Les incidents techniques ont été responsables de 2,3% des retards.

À l'aéroport de Genève, le nombre d'atterrissages a augmenté de 7,5% (7,4% de moins qu'en 2019) et celui des retards en approche, de 15,0%. Les principales raisons de ces retards étaient le manque de capacité de la piste (31,0%), le mauvais temps (29,2%), le manque de personnel pour cause de maladie (18,2%) et les mouvements sociaux en France (12,8%). Les accidents et les incidents techniques ont causé ensemble 2,5% des retards.

Résultat d'exploitation positif

Par rapport à l'année précédente, les produits financiers ont augmenté grâce à l'accroissement du trafic mais n'ont pas atteint les seuils escomptés. Le résultat d'exploitation est toutefois positif. Cela s'explique à la fois par des mesures d'économie au sein de l'entreprise et par divers effets exceptionnels.

Le résultat opérationnel net, hors effets exceptionnels, est nettement négatif. Cela signifie que les coûts d'exploitation et les investissements n'ont pas pu être entièrement financés par les produits d'exploitation. Cette situation va perdurer à l'avenir et place Skyguide devant un défi de taille. Le maintien et le développement des systèmes techniques sont aujourd'hui insuffisamment financés (et pas seulement en Suisse). De plus en plus souvent, des pannes risquent de limiter le trafic aérien en induisant des coûts élevés pour les clients et l'économie.

Pas de surveillance 24 heures sur 24 sur le Low Flight Network

Le financement des services de la navigation aérienne dans les aéroports régionaux suisses fait l'objet d'une nouvelle réglementation. Skyguide reste favorable à une ouverture du marché tant que le mandat de base est clairement défini et que les mêmes règles s'appliquent à tous les prestataires.

En 2023, Skyguide a contrôlé plus de 1,2 million de vols, soit 5,1% de plus qu'en 2022, mais 6% de moins que prévu.

Financé par la Rega et les Forces aériennes, le développement des procédures aux instruments avec guidage par satellite pour les hélicoptères Point-in-Space (PinS) et du Low Flight Network (LFN) avance comme prévu. En revanche, le projet de surveillance 24 heures sur 24 du LFN par les contrôleurs aériens de Skyguide a été provisoirement suspendu en raison de l'imprécision de son volet financier.

Skyguide a été le premier prestataire de services de la navigation aérienne au monde à se voir attribuer le label environnemental international « CANSO GreenATM ». Il confirme les efforts déployés par Skyguide dans la mise en œuvre de sa stratégie environnementale afin d'améliorer fortement sa propre empreinte et les émissions de CO₂ de ses clients.

Luft- und Raumfahrtindustrie



Balz Albertin

Gute Auftragslage, zu wenig Fachkräfte

Die Herausforderungen und Veränderungen des Marktumfelds bleiben auch in der Schweizer Luftfahrtindustrie beständig und vielseitig. Mit der guten Auftragslage in der Branche wird der Fachkräftemangel präsenter und sich nach den Berechnungen des Schweizerischen Verbandes Flugtechnischer Betriebe (SVFB) in den kommenden fünf bis zehn Jahren alarmierend verstärken. Die Situation, qualifizierte Fachkräfte zu finden und zu behalten, wird durch den hohen Kostendruck erschwert. Zudem dauern die Ausbildungen für lizenziertes Personal nach wie vor sehr lange und sind sehr kostspielig.

Vereinte Ausbildungs-Initiativen

Um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, hat der SVFB 2023 zusammen mit Swissmem, Verbandsmitgliedern und Partnern des Bildungssektors mehrere Vorstösse unternommen. So konkret zum Fachkräftemangel im technischen Luftfahrtbereich, zur Berufslehre für Luftfahrzeugtechniker, zur Finanzierung der bestehenden Lizenzausbildungen, zum Marketing und zur Öffentlichkeitsarbeit für den Beruf Luftfahrzeugtechniker und zur Harmonisierung von Ausbildungen und Lizenzen. Letzteres erfolgte zusammen mit der Schweizer Luftwaffe, welche ein ähnliches Ausbildungs- und Lizenzwesen implementiert, wie die zivile Luftfahrt innerhalb der EASA.

Der SVFB hat Mitte 2023 für die EASA Part-66 zertifizierten Ausbildungen ein neues, modernes Trainingsprogramm etabliert. Mit seiner zehnjährigen Verpflichtung dafür zeigt der SVFB sein Vertrauen in das Programm und hofft, dass es einen Ansporn für die Erlernung des Luftfahrzeugtechniker-Berufs darstellt.

Stellenportal mit AEROSUISSE

Weiter legt der SVFB grossen Wert auf sein professionelles Stellenportal und beobachtet eine Zunahme, aber auch einen schnelleren Wechsel von Ausschreibungen. Der SVFB freut sich über

die steigende Beliebtheit des Stellenportals, was auch der sehr guten Zusammenarbeit mit der AEROSUISSE zuzuschreiben ist, da Mitgliederfirmen des SVFB auch auf der AEROSUISSE-Website entsprechende Inserate publizieren lassen können.

148 Pilatus-Flugzeuge ausgeliefert

Das Geschäftsjahr 2023 war für die Pilatus Flugzeugwerke AG sehr erfolgreich, der Schweizer Flugzeughersteller hat 47 PC-24 und 101 PC-12 ausgeliefert. Mit einem Umsatz von 1,478 Milliarden Franken, einem EBIT von 240 Millionen Franken sowie einem Bestelleingang von 1,513 Milliarden Franken schliesst Pilatus 2023 mit einem Spitzenergebnis ab. Zudem hat sich die spanische Luftwaffe entschieden, 16 weitere PC-21 zu kaufen. Im Mai 2023 wurde der 2000. PC-12 ausgeliefert und im Oktober feierte Pilatus den Launch des neuen PC-24, welcher mit wesentlich mehr Zuladung und Reichweite aufwartet. Pilatus ist 2023 deutlich gewachsen und hat Ende Jahr 2848 Vollzeitmitarbeitende beschäftigt. Um die eigenen Produktionskapazitäten zu erhöhen, wird Pilatus 2024 alle 230 Mitarbeitenden sowie den Maschinenpark der RUAG Aerostructures Schweiz AG in Emmen schrittweise übernehmen.

Ex-NASA-Wissenschaftsdirektor an ETH

Der internationale Raumfahrtmarkt gewinnt weiter Jahr für Jahr wirtschaftlich und gesellschaftlich an Bedeutung. Grosse kommerzielle Anbieter wie SpaceX, Amazon, Airbus oder ArianeGroup investieren in den Bau grosser Satellitennetzwerke oder in die Entwicklung von neuen, teilweise wiederverwendbaren Trägerraketen. Auch die Schweiz ist ein wichtiger Player im internationalen Weltraummarkt – etwa mit Beyond Gravity: Das Unternehmen produzierte und lieferte 2023 die erste Nutzlastverkleidung für die neue Ariane 6, die noch 2024 starten soll. Zudem stellte es 2023 ein neues Konzept für eine wiederverwendbare Nutzlastverkleidung vor, lieferte Solarflügel für die spektakuläre Asteroiden-Abwehr-Mission HERA oder produziert in Nyon Schleifringe, welche die Stromversorgung der Orion-Kapsel der NASA Artemis-Missionen sicherstellt. Die Westschweizer Clearspace SA entwickelt im Auftrag der ESA einen Satelliten, der Weltraumschrott einsammeln wird. Der ETH Zürich gelang ein Meilenstein mit der Verpflichtung von Dr. Thomas H. Zurbuchen, dem ehemaligen Wissenschaftsdirektor der NASA, der eine ordentliche Professur für Weltraumwissenschaft und -technologie im Herbst 2023 angetreten hat.

Beyond Gravity produzierte und lieferte 2023 die erste Nutzlastverkleidung für die neue Ariane 6. | *Beyond Gravity a produit et livré en 2023 la première coiffe de charge utile pour la nouvelle Ariane 6.*



Industrie aéronautique et aérospatiale

Un bon carnet de commandes, mais un manque de personnel qualifié

L'industrie aéronautique suisse est exposée à des défis constants et protéiformes ainsi qu'à un environnement de marché en perpétuelle évolution. Le carnet de commandes du secteur étant bien rempli, la pénurie de main-d'œuvre qualifiée s'accroît et, selon les calculs de l'Association suisse des entreprises aérotechniques (ASEA), devrait atteindre une cote alarmante dans les cinq à dix prochaines années. La forte pression des coûts n'aide pas à trouver et à fidéliser du personnel qualifié. Par ailleurs, les formations menant à une licence sont toujours très longues et très coûteuses.

Initiatives de formation unifiées

Afin de remédier à la pénurie de main-d'œuvre qualifiée, l'ASEA a entrepris en 2023 plusieurs démarches en collaboration avec Swissmem, des membres de la Fédération et des partenaires du secteur de la formation. Les points suivants ont en particulier été abordés: la pénurie de techniciens aéronautiques qualifiés, l'apprentissage professionnel destiné à ces techniciens aéronautiques, le financement des formations sanctionnées par une licence déjà proposées, le marketing et la promotion auprès du public du métier de technicien aéronautique, l'harmonisation des formations et des licences. Ce dernier point a été traité conjointement avec les Forces aériennes suisses qui mettent en œuvre un système de formation et de licences similaire à celui de l'aviation civile au sein de l'EASA.

En milieu d'année, l'ASEA a mis en place un programme modernisé pour les formations certifiées EASA Part-66. L'association s'est engagée pour dix ans, ce qui montre sa confiance dans ce programme. Elle espère qu'il constituera un encouragement à l'apprentissage de la profession de technicien aéronautique.

Portail de l'emploi avec AEROSUISSE

L'ASEA accorde par ailleurs une grande importance à son portail de l'emploi professionnel et observe une augmentation, mais aussi un changement plus rapide, des annonces. L'association se réjouit de la popularité croissante de son portail de l'emploi, ce qui est également dû à son excellent partenariat avec AEROSUISSE puisque ses membres peuvent aussi publier leurs annonces sur le site Internet de la Fédération.

Livraison de 148 avions Pilatus

L'exercice 2023 a été très fructueux pour Pilatus Flugzeugwerke AG: l'avionneur suisse a livré 47 PC-24 et 101 PC-12. Affichant un chiffre d'affaires

de 1,478 milliard de francs, un EBIT de 240 millions de francs et des entrées de commandes pour 1,513 milliard de francs, Pilatus a clôturé l'année 2023 sur un résultat exceptionnel. L'armée de l'air espagnole a de plus décidé d'acheter 16 PC-21 supplémentaires. En mai 2023, le 2000^e PC-12 a été livré et en octobre, Pilatus a célébré le lancement du nouveau PC-24 qui offre une charge utile et un rayon d'action nettement plus élevés. Pilatus a connu une croissance significative en 2023. Ses effectifs atteignaient 2848 ETP en fin d'année. Afin d'augmenter ses propres capacités de production, Pilatus reprendra progressivement en 2024 l'ensemble des 230 collaborateurs ainsi que le parc de machines de RUAG Aerostructures Schweiz AG à Emmen.

Un ex-directeur scientifique de la NASA à l'EPFZ

D'une année sur l'autre, le marché spatial international continue de gagner en importance sur le plan économique et social. De grands fournisseurs commerciaux comme SpaceX, Amazon, Airbus ou ArianeGroup investissent dans la construction de grands réseaux de satellites ou dans le développement de nouveaux lanceurs partiellement réutilisables. La Suisse est aussi un acteur important sur le marché spatial international: Beyond Gravity, par exemple, a produit et livré en 2023 la première coiffe de charge utile pour la nouvelle Ariane 6 qui devrait être lancée courant 2024. Beyond Gravity a également présenté en 2023 un nouveau concept de carénage réutilisable pour la charge utile, fourni des ailes solaires pour la spectaculaire mission de défense contre les astéroïdes HERA et produit à Nyon des bagues collectrices qui assurent l'alimentation électrique de la capsule Orion des missions Artemis de la NASA. La société romande Clearspace SA développe pour le compte de l'ESA un satellite qui collectera les débris spatiaux. L'EPFZ a franchi une étape importante en engageant l'astrophysicien Thomas H. Zurbuchen, ancien directeur scientifique de la NASA, qui a pris un poste de professeur ordinaire en sciences et technologies spatiales à l'automne 2023.

Pilatus hat im Mai 2023 den 2000. PC-12 ausgeliefert, er ging an den US-Kunden PlaneSense. | Pilatus a livré son 2000^e PC-12 en mai 2023. C'est le client américain PlaneSense qui en a fait l'acquisition.



Geschäftsstelle



Philip Kristensen

Revision des CO₂-Gesetzes

Die Beratung der Revision des CO₂-Gesetzes im Parlament konnte in der Frühlingsession 2024 abgeschlossen werden. Die letzten Differenzen zwischen National- und Ständerat wurden bereinigt. Für die AEROSUISSE stand die Einführung einer Beimischungspflicht für erneuerbare Flugtreibstoffe (SAF) im Fokus. SAF sind auf absehbare Zeit das wichtigste Instrument der Luftfahrt, um bis 2050 CO₂-neutral zu werden. Damit dieses Instrument Wirkung zeigt, muss es mit der EU abgestimmt sein. Schliesslich hat sich der Verband erfolgreich gegen eine Abgabe zulasten der Business Aviation engagiert, die mit 108:87 Stimmen bei 3 Enthaltungen im Nationalrat scheiterte.

GV 2023 auf dem EuroAirport

Am 26. Mai versammelte sich die Aviatikgemeinde auf dem Flughafen Basel-Mulhouse-Freiburg zur 55. Generalversammlung. Personalmangel, Lieferkettenprobleme, fehlende Ersatzteile für Triebwerke sowie Streiks im benachbarten Ausland bereiten der Branche Sorgen, obwohl die Nachfrage nach Flugreisen erfreulicherweise auf Kurs ist und fast so hoch ist, wie in Vor-Covid-Zeiten.

Plattform Luftfahrt Schweiz

Bereits zum 14. Mal trafen sich am 28. August 2023 unter der Leitung des UVEK-Chefs

Bundesrat Albert Rösti Vertreter der Schweizer Luftfahrt, um über aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen der Branche zu sprechen. Im Vordergrund standen das revidierte CO₂-Gesetz und die Verfahrensdauern bei Bauvorhaben und Betriebsänderungen.

Wiederwahl des Präsidenten als Nationalrat

Unser Verband freut sich, dass sein Präsident, Thomas Hurter, in seinem Heimatkanton Schaffhausen eine glanzvolle Wiederwahl in den Nationalrat geschafft hat. Damit verfügt die Luft- und Raumfahrt über eine starke Stimme im Parlament, wenn es um die Wahrung ihrer Interessen geht.

Swiss Aviation Day

Das BAZL organisierte am 25. Oktober 2023 den Swiss Aviation Day, an welchem die AEROSUISSE auf die Notwendigkeit hinwies, die Bewilligungsverfahren auf den Flughäfen zu vereinfachen und zu beschleunigen. Das BAZL informierte über den Status der Luftraum- und Aviatikinfrastruktur-Strategie Schweiz» oder kurz AVISTRAT-CH.

2023 vier PGLR-Anlässe

Die AEROSUISSE organisiert während den Sessions der eidgenössischen Räte für die Parlamentarische Gruppe für Luft- und Raumfahrt (PGLR) regelmässig eine Veranstaltung zu einem aktuellen Thema. Präsiert wird diese Gruppe von Nationalrat Philipp Kutter. In der Märzsession lautete das Thema «Landesflughäfen – den Anschluss nicht verlieren». Alle drei Landesflughäfen haben ihre Sicht für die Zukunft den anwesenden Parlamentariern aufgezeigt. Im Juni wurde die Schlüsseltechnologie für eine CO₂-neutrale Luftfahrt, synthetische Treibstoffe, mit einem Referat des CEO unseres Mitglieds Synhelion, Philipp Furler, vorgestellt. Im Herbst stand das Thema «Kommunikation in der Schweiz mit Unterstützung von modernen Satelliten» im Fokus mit den Referenten Oberst i Gst Ludovic Monnerat, Patrick Trinkler sowie Emile de Rijk. Die Wintersession hatte zum Thema «Erneuerbare Treibstoffe im CO₂-Gesetz nach 2024/Beimischquote» als Referenten wiederum Vertreter von Synhelion sowie des BAZL. Alle vier Veranstaltungen erfreuten sich einer interessierten Teilnehmerschaft von Parlamentariern und Gästen.

Vernehmlassungen 2023

Die AEROSUISSE hat 2023 folgende Vernehmlassungsstellungen und Positionspapiere (PoPa) versendet:

12.01.2023	Anhörung Neues CO ₂ -Gesetz nach 2024
16.03.2023	PoPa Sicherheitsinformationsgesetz
16.03.2023	PoPa CO ₂ -Gesetz nach 2024
31.03.2023	Konsultation zum rechtlichen Konzept des U-Space Regulierungspakets
27.04.2023	PRD-Richtlinie BAZL
02.06.2023	Richtlinie BAZL Prozess Luftraumänderungen
04.07.2023	Stakeholder Involvement Mehrjahresplan SFLV 2024-2027
22.09.2023	BFI Botschaft 2025-2028
26.10.2023	Anhörung zum Umweltschutzgesetz
02.11.2023	PoPa CO ₂ -Gesetz für die Zeit nach 2024
30.11.2023	PoPa Umweltschutzgesetz
18.12.2023	PoPa CO ₂ -Gesetz für die Zeit nach 2024

Secrétariat

Révision de la loi sur le CO₂

L'examen de la révision de la loi sur le CO₂ au Parlement s'est achevé lors de la session de printemps 2024 et les dernières divergences entre le Conseil national et le Conseil des États ont pu être éliminées. AEROSUISSE s'est montrée particulièrement attentive à l'introduction d'une obligation d'incorporer au kérosène une part minimale de carburants d'aviation durables (CAD). À court et moyen terme, les CAD sont le principal instrument dont dispose le transport aérien pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Pour que cette solution soit efficace, elle doit être coordonnée avec l'UE. La Fédération a par ailleurs œuvré contre le projet de taxation des vols de jets privés et d'affaires, rejeté par 108 voix contre 87 et 3 abstentions au Conseil national.

AG 2023 à l'EuroAirport

Le 26 mai, la communauté de l'aviation s'est réunie à l'aéroport de Bâle-Mulhouse-Freiburg pour sa 55e assemblée générale. Bien que la demande de voyages aériens suive une courbe ascendante et soit presque aussi élevée qu'avant la pandémie, le manque de personnel, les problèmes d'approvisionnement, la pénurie de pièces détachées pour les moteurs ainsi que les grèves dans les pays voisins sont autant de soucis pour le secteur.

Plate-forme de l'aviation suisse

Le 28 août 2023, des représentants de l'aviation suisse se sont réunis pour la 14e fois sous la direction du chef du DETEC, le conseiller fédéral Albert Rösti, pour débattre des évolutions et défis auxquels le secteur doit faire face. Il a essentiellement été question de la loi révisée sur le CO₂ ainsi que des délais de procédure pour les projets de construction et les modifications d'exploitation.

Réélection de notre président en tant que conseiller national

Notre Fédération se félicite que son président, Thomas Hurter, ait été brillamment réélu au Conseil national dans son canton d'origine, Schaffhouse. L'aéronautique et l'aérospatiale bénéficient ainsi d'une voix forte au Parlement, à même de défendre leurs intérêts.

Swiss Aviation Day

Lors du Swiss Aviation Day organisé par l'OFAC le 25 octobre 2023, AEROSUISSE a souligné la nécessité de simplifier et d'accélérer les procédures d'autorisation dans les aéroports. L'OFAC a informé de l'avancement de la «Stratégie en

matière d'espace aérien et d'infrastructure aéronautique en Suisse», abrégée en AVISTRAT-CH.

Quatre manifestations du GPAA en 2023

Lors des sessions parlementaires, AEROSUISSE propose régulièrement des manifestations sur des sujets d'actualité à l'intention de l'intergroupe parlementaire aéronautique et aérospatiale (GPAA). Ce groupe est présidé par le conseiller national Philipp Kutter. Le thème abordé lors de la session de mars – «Ne pas perdre le contact: les aéroports nationaux en point de mire» – a offert aux trois aéroports nationaux l'occasion de présenter leur vision de l'avenir aux parlementaires. En juin, Philipp Furler, CEO de la société Synhelion (membre d'AEROSUISSE), s'est livré à un exposé sur les carburants de synthèse – une technologie de tout premier plan pour une aviation neutre en CO₂. En automne, le colonel EMG Ludovic Monnerat, Patrick Trinkler et Emile de Rijk se sont penchés sur «La communication en Suisse avec l'appui de satellites modernes». Lors de la session d'hiver, des représentants de Synhelion et de l'OFAC se sont à nouveau emparés du sujet «Carburants renouvelables dans la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024/Taux de mélange». Les quatre manifestations ont suscité un vif intérêt parmi les parlementaires et les invités.

Consultations 2023

En 2023, AEROSUISSE a envoyé des avis sur consultations et des documents de position (DocPos) comme suit:

12.01.2023	Consultation Nouvelle loi sur le CO ₂ pour la période postérieure à 2024
16.03.2023	16.03.2023 DocPos Loi sur l'information en matière de sécurité
31.03.2023	DocPos Loi sur le CO ₂ pour la période postérieure à 2024 Consultation sur l'approche juridique du paquet de réglementation U-Space
27.04.2023	Directive OFAC PRD
02.06.2023	Directive OFAC Processus de modification de l'espace aérien
04.07.2023	Stakeholder Involvement Programme pluriannuel FSTA 2024-2027
22.09.2023	Message FRI 2025-2028
26.10.2023	Consultation Loi sur la protection de l'environnement
02.11.2023	DocPos Loi sur le CO ₂ pour la période postérieure à 2024
30.11.2023	DocPos Loi sur la protection de l'environnement
18.12.2023	DocPos Loi sur le CO ₂ pour la période postérieure à 2024

Kommissionen | Commissions



Dr. Peter Wild

Kommission für Bildung, Forschung und Innovation K-BFI

Highlight 2023 war der Aviation Youth Congress (AYC), der in Zusammenarbeit mit ProAero am 25. November erstmals nach der Pandemie wieder im Verkehrshaus Luzern durchgeführt wurde. Über 300 junge Interessierte im Alter von 17 bis 25 Jahren verfolgten über 18 Präsentationen von namhaften Schweizer Luftfahrtunternehmen und Forschungsinstituten. Im Weiteren wurde ein Flyer entwickelt, der junge Talente auf die zukunftsreiche Industrie «Luftfahrt» hinweist und auf die AEROSUISSE-Webseite «Aus- und Weiterbildungen in der Luft- und Raumfahrt» führt. Schliesslich vertrat die K-BFI die AEROSUISSE in den HF-Konferenzen, informierte unzählige Berufsinformationszentren (BIZ) über die aviatischen Berufe und beantwortete Direktanfragen von Privatpersonen. Die K-BFI nimmt auch Einsitz beim Schweizer Arbeitgeberverband im Ressort Bildung/Aus- und Weiterbildung, um so als Organisation der Arbeitswelt die Ausbildung Pilot HF zu stärken. Die Kommission setzt sich aus dem bewährten Team zusammen: Christoph Regli, Dr. Beat Hedinger und Dr. Peter Wild.

Kommission Risikomanagement und Versicherungen K-RMV

Gemessen an der Anzahl von Todesfällen in der kommerziellen Luftfahrt, war 2023 eines der sichersten Jahre. Gemäss den Analysen von Aviation Safety Network/IATA gab es lediglich drei Unglücke mit zivilen Luftfahrzeugen, bei denen insgesamt 80 Menschen ihr Leben verloren. Gleichzeitig nahmen weltweit sowohl das Passagieraufkommen als auch die Start- und Landekapazitäten, vor allem im mittleren Osten sowie Asien, stetig zu. Es überrascht daher nicht, dass dieses antizipierte Wachstum in der kommerziellen Luftfahrt auch weiterhin neue Versicherungsanbieter hervorbringt, was den allgemeinen Wettbewerb belebt. Auch 2023 war die K-RMV der AEROSUISSE in der Lage, versicherungstechnische Anliegen ihrer Mitgliederunternehmen branchenübergreifend anzugehen und bei Bedarf alternative Möglichkeiten aufzuzeigen. Am 1. Januar 2024 trat in der Schweiz zudem das neue Versicherungsaufsichtsgesetz (VAG) sowie die revidierte Aufsichtsverordnung (AVO) in Kraft. Dies brachte vor allem für die Versicherungsvermittler einige Neuerungen; insbesondere im Bereich des originären Treuhandverhältnisses (zu Kunden oder Versicherungsunternehmen) sowie neue Aus- und Weiterbildungsauflagen.



Daniel Gaus

Commission pour la formation, la recherche et l'innovation – C-FRI

Organisé en collaboration avec ProAero, l'Aviation Youth Congress (AYC) a constitué le temps fort de l'année 2023. Il s'est tenu le 25 novembre au Musée des transports de Lucerne, pour la première fois depuis la pandémie. Plus de 300 jeunes âgés de 17 à 25 ans ont assisté à 18 présentations d'entreprises aéronautiques et de célèbres instituts de recherche suisses. Un nouveau dépliant a par ailleurs été publié pour attirer l'attention des jeunes talents sur l'industrie d'avenir qu'est l'aéronautique, et les conduire vers la rubrique du site Internet d'AEROSUISSE consacrée aux «Professions et formations dans l'aéronautique et l'aérospatiale». La C-FRI a aussi représenté AEROSUISSE dans les conférences ES, informé d'innombrables centres d'information professionnelle (CIP) sur les professions aéronautiques et répondu aux demandes directes de particuliers. La C-FRI siège également auprès de l'Union patronale suisse dans la filière Formation/Formation initiale et continue qui, en tant qu'organisation du monde du travail, vise à renforcer la formation de pilote ES. La commission est gérée par une équipe chevronnée composée de Christoph Regli, Beat Hedinger et Peter Wild.

Commission Gestion du risque et assurances – C-GRA

Si l'on prend en considération le nombre de décès dans l'aviation commerciale, 2023 a été l'une des années les plus sûres. Selon les analyses de l'Aviation Safety Network/IATA, seuls trois accidents d'aéronefs civils ont eu lieu, entraînant la mort de 80 personnes. En parallèle, le nombre de passagers et les capacités de décollage et d'atterrissage ont constamment augmenté dans le monde entier, notamment au Proche-Orient et en Asie. On ne sera donc pas surpris que la croissance anticipée dans le secteur de l'aviation commerciale génère encore de nouveaux fournisseurs d'assurance, ce qui stimule la concurrence générale. Toujours en 2023, la C-GRA d'AEROSUISSE a pu aborder les questions actuarielles de ses entreprises membres sous un angle intersectoriel et présenter des possibilités alternatives en cas de besoin. Le 1^{er} janvier 2024, la nouvelle loi sur la surveillance des assurances (LSA) et l'ordonnance révisée sur la surveillance (OS) sont entrées en vigueur en Suisse. Elles apportent quelques nouveautés, surtout pour les intermédiaires d'assurance, en particulier dans le domaine de la relation fiduciaire originale (avec les clients ou les entreprises d'assurance) ainsi que de nouvelles obligations en matière de formation initiale et de perfectionnement.

Luftwaffe | Forces aériennes

Stärkung der Verteidigungsfähigkeit

110 Jahre nach ihrer Gründung konzentriert sich die Schweizer Luftwaffe wieder vermehrt darauf, ihre Verteidigungsfähigkeit zu stärken. Unter Einbezug der Chancen, die der technologische Fortschritt ihr bietet, wird sie ihre militärischen Fähigkeiten fortlaufend erweitern. Zudem will die Luftwaffe robuster und durchhaltefähiger werden und die Kooperationen mit ihren internationalen Partnern weiter intensivieren. Um das Zielbild 2030+ der Armee bestmöglich umsetzen zu können und damit einhergehend die Verteidigungsfähigkeit der Armee zu stärken, müssen die Führungsprozesse und Strukturen der Luftwaffe angepasst werden. Dazu gehört auch die Umgestaltung aller Flugplatzkommandos und die Unterstellung der Militärflugplätze in die Flieger Brigade 31. Die Flugplatzkommandos werden unter anderem mit mehr Sicherungsformationen ausgestattet und zur Dezentralisierung befähigt.

Dezentralisierung der Luftverteidigungsmittel

Als ein Mittel der passiven Luftverteidigung setzt die Schweizer Luftwaffe unter anderem auf die Dezentralisierung. Diese Massnahme ermöglicht es ihr, von dezentralen, teilweise auch temporären Standorten aus operieren zu können. Für diesen Zweck wurden gewisse Abschnitte der Schweizer Autobahnen bereits im Kalten Krieg so ausgebaut, dass sie im Ernstfall als Start- und Landebahnen für Kampffjets dienen können. Am 5. Juni 2024 startet und landet die Schweizer Luftwaffe erstmals seit über 30 Jahren mit ihren Kampfflugzeugen des Typs F/A-18 auf der Nationalstrasse A1 bei Payerne.

Renforcer la capacité de défense

110 ans après leur création, les Forces aériennes suisses consacrent de nouveau une attention plus soutenue au renforcement de leur capacité de défense. En considération des opportunités qu'offre le progrès technologique, elles vont progressivement augmenter leur capacité militaire. Les Forces aériennes veulent par ailleurs monter en puissance et en endurance tout en intensifiant les coopérations avec leurs partenaires internationaux. Une parfaite mise en œuvre de l'objectif 2030+ de l'armée et le renforcement de sa capacité de défense passent par une adaptation des processus d'encadrement et des structures régissant les Forces aériennes. Il s'agit notamment de réorganiser tous les commandements d'aérodromes en les subordonnant à la brigade d'aviation 31. Les aérodromes militaires auront notamment accès à davantage de formations de sûreté et seront capables de se décentraliser.

Décentralisation des moyens de défense aérienne

Parmi les mesures de défense aérienne passive, les Forces aériennes suisses misent notamment sur la décentralisation. Ce dispositif permet d'opérer à partir de sites décentralisés, voire temporaires. C'est dans ce but que certains tronçons d'autoroutes suisses ont été aménagés dès la guerre froide pour servir de pistes de décollage et d'atterrissage aux avions de combat en cas de nécessité absolue. Le 5 juin 2024, les Forces aériennes suisses décolleront et atterriront pour la première fois depuis plus de 30 ans avec leurs avions de combat de type F/A-18 sur l'Autoroute A1 à la hauteur de Payerne.



Div. Peter Merz

Die erhöhte Wichtigkeit der Dezentralisierung führt dazu, dass die Schweizer Luftwaffe auch wieder ab ehemaligen Militärflugplätzen – wie etwa St. Stephan – mit Hornets operiert. | L'importance accrue de la décentralisation conduit les Forces aériennes suisses à opérer à nouveau avec des Hornet à partir d'anciens aérodromes militaires – comme celui de StStephan.



55. Generalversammlung

55^e Assemblée générale



Der Baslerbieter Regierungsrat Thomas Weber sprach das Grusswort an der 55. GV, welche am 26. Mai 2023 auf dem EuroAirport stattfand. | *Le conseiller d'Etat du Canton de Bâle-Campagne Thomas Weber a prononcé le mot de bienvenue lors de la 55^e AG, qui s'est tenue le 26 mai 2023 à l'EuroAirport.*



Ihre Diskussionen drehten sich auch um die Luftwaffe (von links): Urs Ryf, CEO Flughafen Bern, Marc Wenger, RUAG, und Peter Merz, Kommandant Luftwaffe. | *Leurs discussions ont également porté sur les Forces aériennes (de gauche à droite): Urs Ryf, CEO de l'aéroport de Berne, Marc Wenger, RUAG, et Peter Merz, commandant des Forces aériennes.*



Swissport im Zentrum: Andreas Behnke (links), Chef Swissport Basel, und Bruno Stefani, Senior VP und General Manager. | *Swissport au centre: Andreas Behnke (à gauche), chef de Swissport Bâle, et Bruno Stefani, Senior VP et General Manager.*



Aus der Romandie (von links): Gaël Poget (Genève Aéroport), Jean-Marc Thévenaz (EasyJet) und Didier Callmander (Swiss Aéropôle). | *De la Suisse romande (de gauche à droite): Gaël Poget (Genève Aéroport), Jean-Marc Thévenaz (EasyJet) et Didier Callmander (Swiss Aéropôle)*



Manuel Meier (Lufthansa Training Switzerland), AEROSUISSE-Präsident Thomas Hurter, Geschäftsführer Philip Kristensen und Daniel Weder. | *Manuel Meier (Lufthansa Training Switzerland), le président d'AEROSUISSE Thomas Hurter, le directeur Philip Kristensen et Daniel Weder.*



Die effiziente Abwicklung der Traktanden sorgte für eine gute Stimmung an der GV. | *Le traitement efficace des points à l'ordre du jour a assuré une bonne ambiance à l'AG.*



Gastgeber, EuroAirport-Direktor Matthias Suhr, informierte auf der Rundfahrt über die aktuellen Entwicklungen. | *L'hôte, le directeur de l'EuroAirport Matthias Suhr, a donné des informations sur les développements actuels lors du tour de l'aéroport.*



Hans Jörg Hunziker (Alljets) und Stefan Becker (Rega) freuten sich über die neuen Mitglieder Claudia Zürcher vom Schweizerischen Helikopterverband SHEV und Beat Spielmann von der Eraneos AG. | *Hans Jörg Hunziker (Alljets) et Stefan Becker (Rega) se sont réjouis de l'arrivée des nouveaux membres Claudia Zürcher de la Fédération Suisse des Hélicoptères et Beat Spielmann d'Eraneos AG.*

Vorstand | Le comité de direction

Ausschuss | Comité exécutif



Thomas Hurter
Nationalrat,
Präsident



Matthias Suhr
Direktor Euro-Airport,
Vizepräsident



Balz Albertin
Geschäftsführer
Schweiz. Verband
flugtechnischer Betriebe



Alex Bristol
CEO Skyguide



Oliver Buchhofer
COO Swiss
International
Air Lines



Div. Peter Merz
Kommandant
Luftwaffe



Helene Niedhart,
CEO Cat
Aviation, SBAA



André Schneider
Direktor
Genève
Aéroport



Jean-Marc Thévenaz
CEO EasyJet
Switzerland SA



Stefan Tschudin
COO Flughafen
Zürich AG



Philip Kristensen
Geschäftsführer

Vorstand | Comité de direction



Gian Carlo Alessi
Managing
Director
Lamprecht
Pharma
Logistics AG



Stefan Becker
Leiter Unter-
nehmensent-
wicklung Rega



Renato Belloli
CEO Heli
Rezia SA



Christian Boppart
Direktor
Schweizerischer
Hängegleiter-
Verband SHV



Daniel Gaus
Branch Man-
ager Zurich,
Global Aero-
space Under-
writing Mana-
gers Ltd.



Dr. Peter Guggenbach
Chief Growth
Officer
SWISSto12



Davide Pedrioli
CEO Lugano
Airport



Chris Rambousek
Director
Program
Management
Pilatus Flug-
zeugwerke AG



Andreas Schürer
Geschäftsführer
Aviationsuisse



Bruno Stefani
Senior VP,
General Manager
CH, D, I, A, F,
Swissport

Gäste im Vorstand | Invités au comité de direction



Dr. Peter Wild
Kommission
K-BFI



Dr. Beat Hedinger
Kommission
K-BFI



Christoph Regli
Kommission
K-BFI



Hansjörg Bürgi
Kommunikation



Paul Kurrus



Dr. Pierre Moreillon

Ehrenpräsidenten | Présidents d'honneur

Organigramm | Organigramme

Generalversammlung Assemblée générale

Kommissionen Commissions

Dr. Dieter Neupert

Rechtskonsulent
Consultant juridique

**Dr. Peter Wild
Dr. Beat Hedinger
Christoph Regli**

Kommission für Bildung, Forschung
und Innovation (K-BFI)
Commission Formation,
recherche et innovation (C-FRI)

Daniel Gaus

Kommission Risiko-Management und
Versicherungen (K-RMV)
Commission Gestion du risque et
assurances (C-GRA)

Vorstand Comité de direction

Thomas Hurter*

Präsident | Président

Matthias Suhr*

Vizepräsident | Vice-président
Flughäfen | aéroports

Balz Albertin* | Chris Rambousek

Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe |
avionneurs et entreprises d'entretien

Dr. Peter Guggenbach

Raumfahrt | aérospatiale

Alex Bristol*

Flugsicherung | navigation aérienne

**Oliver Buchhofer* |
Renato Belloli |
Jean-Marc Thévenaz***

Kommerzielle Luftfahrt | aviation commerciale

Gian Carlo Alessi

Luftfracht | fret aérien

Div. Peter Merz*

Luftwaffe | Forces aériennes

Helene Niedhart*

Business Aviation | aviation d'affaires

**Stefan Tschudin* |
André Schneider***

Flughäfen | aéroports

Stefan Becker

Rettungsflugwesen | vols de sauvetage

Christian Boppart

Hängegleiter | vol libre

Daniel Gaus

Risikomanagement und Versicherungen |
gestion du risque et assurances

Davide Pedrioli

Region Südschweiz | région méridionale

Andreas Schürer

Luftfahrtnutzer |
utilisateurs du transport aérien

Bruno Stefani

Abfertigungsgesellschaften |
sociétés d'assistance au sol

Geschäftsführer Directeur

Philip Kristensen*

Kommunikation Communication

Hansjörg Bürgi

















































*Diese Vorstandsmitglieder gehören auch dem Ausschuss an.

*Ces membres du comité de direction font également partie du comité exécutif.




















Mitglieder | Les membres

 2ASSISTU care. train. prevent.	2assistU AG, Brugg AG	 BTEE SA	BTEE SA Environnement - Sécurité - Aéroportuaire / AIRTRACE, Genève
	ACR Switzerland, Zug		Cargologic AG, Zürich-Flughafen
	Aéroport de Neuchâtel SA, Colombier		Cat Aviation AG, Zürich-Flughafen
	Aéroport de Sion, Sion		Cessna Zurich Citation Service Center GmbH, Zürich-Flughafen
	Aéroport Régional Les Eplatures SA, La Chaux-de-Fonds		CGS Corporate Group Service AG, Zürich-Flughafen
	Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA, Lausanne		Clemessy Switzerland AG, Basel
	AeroVisto Group, Staad		Clin d'Ailes - Musée de l'Aviation Militaire de Payerne, Payerne
	Air-Espace Flight Academy, Colombier		Custodio AG, Zürich-Flughafen
	Airline Assistance Switzerland AG, Zürich-Flughafen		ddpConcepts GmbH, Ennetbürgen
	AIRNAV CONSULTING GmbH, Zürich		dnata Switzerland AG, Zürich-Flughafen
	AIRPORT BUOCHS AG, Buochs		Dufrey International AG, Basel
	Air Service Basel GmbH, Basel-Flughafen		easyJet Switzerland SA, Genève-Aéroport
	Albinati Aeronautics SA, Genève-Aéroport		Ecole de Parachutisme de Château-d'Oex Sàrl, Château-d'Oex
	AllJets AG, Kloten		Engadin Airport AG, Samedan
	AMAC Aerospace Switzerland AG, Basel		Eraneos Switzerland AG, Zürich
	Association Genevoise d'Aviation d'Affaires AGAA, Genève-Aéroport		Ermini AG, Zürich
	Avenergy Suisse, Zürich		EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
	Avex Aviation Experts AG, Wallisellen		Flughafen Bern AG, Belp
	Aviation by Brandt GmbH, Sarnen		Flughafen Zürich AG, Zürich-Flughafen
	Aviationsuisse, Zürich		Flugschule Basel AG, Basel-Flughafen
	Aviation Media AG, Teufen ZH		Flugschule Eichenberger AG, Buttwil
	AviSwiss GmbH, Zollikon		Franke Industrie AG, Aarburg
	Beyond Gravity, Zürich		g-unlimited GmbH, Neftenbach
	Board of Airline Representatives in Switzerland B.A.R., Zürich-Flughafen		General Aviation Genossenschaft Basel, Basel-Flughafen

Mitglieder | Les membres

	Genève Aéroport		Protectas Aviation Security AG, Zürich-Flughafen
	Global Aerospace Underwriting Managers Ltd. Zurich Branch, Zürich		Proventavia LLC, Schindellegi
	groWing of Switzerland GmbH, Hünenberg		Q.C.M. Holding, Belp
	Helvetic Airways AG, Wilen SZ		Qualibroker AG, Zürich
	Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Kloten		Rega, Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen
	IG Air Cargo, Zürich-Flughafen		Regionalflyplatz Jura-Grenchen AG, Grenchen
	IG Berner Luftverkehr, Bern		RUAG AG, Emmen
	IG Flughafen Zürich, Zürich-Flughafen		SASPA Swiss Aviation Services Providers Association, Zürich
	IG EUROAIRPORT, Basel		Schellenberg Wittmer SA, Genève
	Ingold Aviation LLC, Zürich		Schweizer Luftwaffe, Bern
	ISS Facility Services AG, Zürich-Flughafen		Schweiz. Gletscherpiloten-Vereinigung SGPV - Association suisse des pilotes de glaciers ASPG, Luzern
	Japat AG, Basel		Schweiz. Hängegleiter-Verband - Fédération Suisse de Vol Libre, Zürich
	Jet Aviation AG, Basel		Schweiz. Helikopterverband SHeV, Luzern Fédération suisse des hélicoptères, Luzern
	KESSLER & CO AG, Zürich		Schweiz. Verband flugtechnischer Betriebe - Association suisse des entreprises aérotechniques, Basel
	Kopter Group AG, Mollis		Schweiz. Verband Ziviler Drohnen - Federation Suisse des Drones Civils, Bern
	Legendair Ltd., Beinwil am See		Schweiz. Vereinigung für Flugwissenschaften - Association suisse des sciences aérotechniques, Zürich
	Lightwing Aircraft AG, Stans		ShAir AG, Zürich
	Lufthansa Aviation Training Switzerland AG, Opfikon		Skyguide, Schweizerische AG für zivile und militärische Flugsicherung, Genf
	Lugano Airport, Agno		skyjet AG, Kägiswil
	Mecaplex AG, Grenchen		Slot Coordination Switzerland, Zürich-Flughafen
	Meyer Legal, Genève		Spaceangels Consulting GmbH, Vaduz
	Motorfluggruppe Jurgau, Lommis		Speedwings Business SA, Payerne
	Motorflug Veteranen des AeCS - Vétérans du vol à moteur de l'AéCS, Luzern		SSIG Swiss Space Industries Group, Zürich
	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans		SWISSto 12, Lausanne

Mitglieder | Les membres

	swiss aeropole SA, Payerne	Einzelmitglieder Membres physiques
	Swiss Aerospace Cluster, St.Gallen	
	SWISS ASD The Aeronautics, Security and Defence Division of Swissmem, Zürich	
	Swiss Business Aviation Association SBAA, Zürich-Flughafen	
	Swiss Flight Services SA, Colombier	
	Swiss International Air Lines AG, Basel	
	Swiss Helicopter Association, Bern	
	Swissport International AG, Zürich-Flughafen	
	Swiss PSA, Swiss Pilot School Association	
	Swiss Quality Broker Partner AG, Sargans	
	Synhelion AG, Zürich	
	TEKO Schweizerische Fachschule, Luzern	
	Thommen Aircraft Equipment AG, Muttenz	
	Vebego AG, Zürich	
	Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe, Dübendorf	
	Verkehrshaus der Schweiz, Luzern	
	Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg	
	Zürich Versicherungsgesellschaft, Zürich	
	Berufsbildungsforum Zürcher Unterland-Flughafen	
	Bruno Dobler, Andermatt	

Stimmen | Échos



«Die AEROSUISSE ist ein wichtiger Partner für uns. Dank der Zusammenarbeit können wir uns immer wieder für den Wirtschafts- und Aviatikstandort Schweiz starkmachen. Wir benötigen gute gesetzliche Rahmenbedingungen, damit wir auch in Zukunft Flugzeuge am Denk-, Werk- und Ausbildungsplatz Schweiz produzieren können. Darüber hinaus schätzen wir den Support des Dachverbandes bei der Suche nach spezialisierten Mitarbeitenden.»

Markus Bucher, CEO Pilatus Flugzeugwerke AG

«AEROSUISSE est pour nous un partenaire important. Notre collaboration nous permet de défendre à de multiples occasions les intérêts de la place économique et aéronautique suisse. Il nous faut un cadre juridique adapté pour que nous puissions continuer à fabriquer des avions en Suisse – lieu de conception, de réalisation et de formation. Nous apprécions par ailleurs le soutien de la Fédération faïtière dans la recherche de collaborateurs spécialisés.»

Markus Bucher, CEO de Pilatus Flugzeugwerke AG

«Der Flughafen Zürich feierte 2023 sein 75-jähriges Bestehen und hat sich über die Jahrzehnte als wichtige Drehscheibe im internationalen Luftverkehr etabliert. Auch künftig soll die Schweiz auf einen zuverlässigen und qualitativ hochstehenden Zürcher Landesflughafen zählen können. Damit es so bleibt, braucht es weiterhin günstige Rahmenbedingungen. Wir danken der AEROSUISSE für ihren Einsatz.»

Lukas Brosi, CEO Flughafen Zürich AG

«L'aéroport de Zurich a fêté ses 75 ans d'existence en 2023 et s'est imposé au fil des décennies comme une importante plaque tournante du transport aérien international. La Suisse doit pouvoir compter demain comme aujourd'hui sur un aéroport national zurichois fiable et de grande qualité. Pour qu'il en soit toujours ainsi, il faut que le cadre juridique reste favorable. Nous remercions AEROSUISSE de ses efforts en ce sens.»

Lukas Brosi, CEO de Flughafen Zürich AG



«Il trasporto aereo costituisce un elemento fondamentale per lo sviluppo economico del nostro paese. Da un lato la presenza di numerosi collegamenti diretti con il resto del mondo, nel quale la Svizzera guadagna un franco su due, rappresenta un importante vantaggio di localizzazione, dall'altro permette di sviluppare settori specifici come l'aviazione d'affari in Ticino. Per questi motivi è essenziale mantenere buone condizioni quadro per aeroporti, aerodromi e compagnie aeree.»

Alex Farinelli, Nationalrat TI

«Der Luftverkehr ist ein Schlüsselement für die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes. Das Vorhandensein zahlreicher Direktverbindungen in den Rest der Welt, an denen die Schweiz jeden zweiten Franken verdient, ist einerseits ein wichtiger Standortvorteil, andererseits ermöglicht es die Entwicklung spezifischer Sektoren wie der Geschäftsluftfahrt im Tessin. Aus diesen Gründen ist es wichtig, gute Rahmenbedingungen für Flughäfen, Flugplätze und Fluggesellschaften zu erhalten.»

Alex Farinelli, Nationalrat TI



AERO  SUISSE

Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt
Kapellenstrasse 14
Postfach
3001 Bern

Fédération faitière de l'aéronautique
et de l'aérospatiale suisses
Kapellenstrasse 14
Case postale
3001 Berne

Tel. +41 (0)58 796 98 90
E-Mail: info@aerosuisse.ch
www.aerosuisse.ch