

A E R O S U I S S E

JAHRESBERICHT  
RAPPORT ANNUEL  
RESOCONTO ANNUO



DACHVERBAND DER SCHWEIZERISCHEN LUFTFAHRT  
FÉDÉRATION FAÎTIÈRE DE L'AÉRONAUTIQUE SUISSE  
SOCIETÀ PRINCIPALE DELL'AERONAUTICA SVIZZERA

## Inhalt      Contenu

Vorwort des Präsidenten	<b>2</b>	Introduction du président
Kommerzielle Luftfahrt	<b>4</b>	L'aviation commerciale
Flughäfen	<b>8</b>	Les aéroports
General Aviation	<b>10</b>	L'aviation générale
Flugsicherung	<b>14</b>	Les services de la navigation aérienne
Flugzeugindustrie	<b>16</b>	Les entreprises de maintenance et de fabrication de matériel aéronautique
Geschäftsstelle	<b>18</b>	Le secrétariat
Kommunikation	<b>20</b>	La communication
Erfolgsrechnung und Budget	<b>21</b>	Comptes de résultats et budget
Bilanzen per 31. Dezember	<b>22</b>	Bilans au 31 décembre
Bericht der Revisionsstelle	<b>23</b>	Rapport du poste de révision
Der Vorstand	<b>24</b>	Le comité de direction
Die Mitglieder	<b>25</b>	Les Membres



Paul Kurrus



## Vorwort des Präsidenten

Sehr geehrte Damen und Herren

Es freut mich, dass ich Ihnen erstmals den Jahresbericht in einer neuen und attraktiven Form präsentieren darf.

Es ist dies ein weiteres äusseres Zeichen in der Entwicklung unseres Verbandes hin zu einem starken und umfassenden Branchenverband der Luftfahrt.

Nach der schwersten Krise der Zivilluftfahrt seit deren Bestehen hat die Luftfahrt weltweit wieder auf den Wachstumspfad zurückgefunden. Allerdings führte die immer noch vorherrschende Überkapazität beim Lufttransport im Berichtsjahr, namentlich im Kontinentalverkehr, zu einem ruinösen Preiskampf und den damit verbundenen Ertragsproblemen. Vor diesem Hintergrund wirken sich ungünstige Rahmenbedingungen in der Schweiz für viele Sparten des Luftfahrtstandortes Schweiz besonders negativ aus. Ein Teil dieser ungünstigen Rahmenbedingungen wurde der Schweiz von aussen aufgezwungen. Der Rest ist hausgemacht.

## Introduction du président

Chère Madame, Cher Monsieur,

C'est avec grand plaisir que je vous présente le rapport annuel d'AEROSUISSE sous de nouveaux atours: ils rendent hommage au poids que prend progressivement notre fédération dans le domaine aéronautique.

L'aviation mondiale a retrouvé le chemin de la croissance après avoir traversé la crise la plus grave de son histoire. Au demeurant, la surcapacité dont souffrait encore le transport aérien pendant l'exercice sous revue, surtout en matière de trafic continental, a entraîné une guerre tarifaire ruineuse et une forte érosion du revenu. À ce contexte s'ajoutent en Suisse des conditions-cadres particulièrement défavorables dans de nombreux domaines de l'aéronautique. Une partie des désagréments est due à des facteurs exogènes. Le reste nous est bel et bien imputable.

Il était donc urgent de procéder à une formation de l'opinion nationale en matière aéronautique, le manque de données pertinentes étant à l'origine de nombreuses inter-



Vor dem Hintergrund einer Vielzahl von Einzelproblemen drängte sich eine nationale Willensbildung in Sachen Luftfahrt geradezu auf. Die Verabschiedung des Luftfahrt-politischen Berichtes durch den Bundesrat im Dezember des Berichtsjahres ist für die Luftfahrt zweifellos die Errungenschaft. Obschon im Bericht eine noch deutlichere Fokussierung auf die Wettbewerbsfähigkeit wünschbar wäre, stellt der Bericht eine gute Grundlage für die nun anlaufende Gesetzgebung dar. Dabei muss auch der General Aviation die ihr zustehende Bedeutung beigemessen werden. Die intensive Begleitung in der Entstehung und der Debatte des Luftfahrt-politischen Berichtes stellte dann auch mit Abstand die grösste Herausforderung in unserer Verbandsarbeit dar. Daneben galt es aber auch, über eine Vielzahl von Vernehmlassungen und Lobbyarbeit bei den eidgenössischen Räten für günstige gesetzliche Rahmenbedingungen zu sorgen. Nach dieser äusserst wichtigen Grundlagenarbeit ist nun die rasche Umsetzung der luftfahrt-politischen Ziele vordringlich.

Ganz besonders freut mich, dass es uns dank grosser Anstrengungen gelungen ist, abermals eine stattliche Zahl neue Mitglieder zu gewinnen. Ich heisse sie alle ganz herzlich

prétations erronées. La réussite de l'année est incontestablement l'engagement du Conseil fédéral en vue d'une politique aéronautique cohérente telle que le rapport sur la politique aéronautique de la Suisse, présenté en décembre dernier, en jette les bases. Bien que la question de la compétitivité n'ait sans doute pas suffisamment été mise en avant, nous pouvons nous féliciter de disposer désormais d'un fondement solide sur lequel pourra s'articuler la future législation. Le rôle important joué par l'aviation générale doit être pris en considération. La plus grande tâche de notre fédération a consisté à accompagner l'élaboration du Rapport et à alimenter en informations les débats y afférents. Par de nombreuses mises en consultation et actions de lobbying, nous avons veillé à ce que les chambres fédérales soient en mesure de créer des conditions légales favorables à l'ensemble du secteur. Nous entrons à présent dans la phase de concrétisation. Souhaitons qu'elle soit rapide.

Je me réjouis beaucoup que nos efforts sans relâche en vue du recrutement de nouveaux membres aient été couronnés de succès. Je souhaite la bienvenue à tous

willkommen. Seit der letzten Generalversammlung hat sich der Mitgliederbestand erneut um 21 neue Mitglieder auf über 100 erhöht.

Auch an dieser Stelle danke ich den Mitgliedern des Vorstandes sowie unserem Sekretariat für ihren grossen Einsatz. Ohne Ihre hervorragende Teamarbeit hätte sich die AEROSUISSE nicht so erfolgreich entwickelt.

Auch das 2005 beschert uns grosse Herausforderungen. Ich bin aber zuversichtlich, dass wir, dank Ihrer tatkräftigen Unterstützung, unseren Zielen wiederum einen Schritt näher kommen werden.

Mit herzlichen Grüßen

Paul Kurrus

les nouveaux venus. Depuis la dernière assemblée générale, nous avons accueilli 21 nouveaux membres, ce qui porte nos effectifs à plus de cent personnes.

Je tiens à exprimer mes vifs remerciements au comité de direction ainsi qu'au secrétariat général pour leur engagement hors pair. Sans eux, AEROSUISSE ne se serait pas développée comme elle vient de le faire.

De grands défis nous attendent également en 2005. Je suis persuadé que nous pourrons compter sur le soutien de chacun d'entre vous pour nous rapprocher un peu plus encore de nos objectifs.

Cordialement

Paul Kurrus



Manfred Brennwald



## Kommerzielle Luftfahrt

### **Verbesserung der Rahmenbedingungen dank Luftfahrtpolitik**

Nach über 50 Jahren hat die Schweiz wieder eine Luftfahrtpolitik. Nicht zuletzt dank ihrem Einfluss auf den Luftfahrtbericht, welchen die AEROSUISSE über ihre luftfahrtpolitischen Thesen, an den Hearings, über befreundete Verbände oder die Parlamentarische Gruppe Luftfahrt ausgeübt hat, besteht nun für die kommerzielle Luftfahrt ein solides Fundament. Trotz dieser politischen Leitlinie der Landesregierung wird deren Umsetzung aber noch viel politischen Willen und Durchhaltevermögen erfordern. Der Handlungsbedarf ist gross. Die operationellen Rahmenbedingungen des Luftverkehrs in der Schweiz lassen deutlich zu wünschen übrig. Leider lassen die sich abzeichnenden Entwicklungen keine Hoffnung auf rasche Besserung zu. Während die von Deutschland einseitig erlassene Verfügung, die auf reibungslose Anschlüsse angewiesene Netzwerkgesellschaft SWISS gegenüber der inländischen und ausländischen Konkurrenz deutlich benachteiligt, sind suboptimale Pistennutzung am Hauptdrehkreuz Zürich hauptsächliche Ursachen für den enormen Handlungsbedarf zur Erhöhung der Pünktlichkeit.

## L'aviation commerciale

### **Amélioration des conditions-cadres grâce à la politique aérienne**

Il aura fallu 50 ans pour que la Suisse se dote d'une nouvelle politique aérienne. L'élaboration du rapport sur la politique aéronautique a joué un rôle primordial. AEROSUISSE y a activement participé en émettant des postulats voués à être mis en consultation, soutenus par les fédérations alliées ou par le Groupe parlementaire Aviation. L'aviation commerciale peut désormais s'appuyer sur une base solide. La ligne de conduite définie par le gouvernement doit à présent se traduire dans les faits, ce qui suppose une volonté politique inébranlable et une grande persévérance. Il y a fort à faire. Les conditions-cadres en Suisse, sur le plan opérationnel, laissent encore manifestement à désirer. La tendance qui se dessine actuellement ne laisse pas présager d'amélioration imminente. Les dispositions unilatérales prises par l'Allemagne désavantagent nettement SWISS par rapport à ses concurrents en Suisse et à l'étranger, or la compagnie nationale doit impérativement disposer d'un réseau performant de correspondances. L'utilisation des pistes à l'aéroport de Zurich est loin d'être optimisée: il faudrait remédier à cette



Um die Wettbewerbsfähigkeit nicht zusätzlich zu verschlechtern, hat sich die AEROSUISSE bisher erfolgreich gegen die Einführung neuer Gebühren und Abgaben im Bereich des UVEK gewehrt.

### **Steigende Auslastung bei sinkenden Erträgen**

Die Nachfrage im Bereich der Linienluftfahrt scheint sich nach einer langen Phase der Stagnation langsam zu beleben. SWISS konnte bereits im Geschäftsjahr 2004 auf ihrem interkontinentalen Netz Sitzladefaktoren in Rekordhöhe verzeichnen. In den letzten Monaten erhöhte sich die Nachfrage im interkontinentalen Bereich weiter, und sogar der Yield (Ertragskraft pro Ticket) hat sich in diesem Betriebssegment gleichzeitig erhöht. Leider vermochte die Nachfrage im Europageschäft, sowohl im Zubringer als auch im Punkt-zu-Punkt-Verkehr, die Kapazitäten weit schlechter auszulasten, als diese zur Verfügung standen. Mit deutlich unter der Konkurrenz liegenden Sitzladefaktoren sowie deutlich tieferem Yield im Vergleich zum Vorjahr wurde Handlungsbedarf zur Restrukturierung des Europa-geschäfts beim nationalen Carrier, SWISS International Airlines, offensichtlich.

situation dans les meilleurs délais afin d'améliorer la ponctualité.

AEROSUISSE s'est jusqu'à présent défendue avec succès contre le projet de la DETEC en vue de la perception d'émoluments et de taxes, afin de ne pas affecter une fois de plus la compétitivité.

### **Remplissage en hausse, revenu en baisse**

La demande semble reprendre lentement, après une longue phase de somnolence. Pendant l'exercice sous revue, SWISS a affiché des coefficients d'occupation record sur son réseau intercontinental. Cette tendance s'est encore accrue ces derniers mois, avec une amélioration simultanée du «yield» (revenu par billet vendu) sur ce segment de marché. Le réseau européen n'a en revanche pas suivi la même évolution. La demande est restée insuffisante en regard des capacités disponibles, qu'il s'agisse des vols d'apport ou du trafic de point à point. La compagnie nationale a enregistré des coefficients d'occupation sensiblement inférieurs à ceux de la concurrence, ainsi que des revenus décevants en comparaison annuelle, d'où la nécessité d'une profonde

Im Rahmen des 4. FORUMS DER LUFTFAHRT konnte die insgesamt florierende Branche der Low Cost Carriers unter Beweis stellen, dass Wettbewerb und tiefe Preise nicht zu einem Absinken des Sicherheitsniveaus in der Luftfahrt führen.

Das relativ stark fragmentierte Chartergeschäft war und ist nach wie vor starkem Wettbewerbsdruck ausgesetzt, konnte sich aber insgesamt recht gut behaupten.

Der Trend zur Konsolidierung im Chartergeschäft der schweizerischen Luftfahrt scheint voranzuschreiten.

### **Standortnachteile für die Geschäftsluftfahrt**

Die internationale Geschäftsluftfahrt befindet sich nach dem grossen Einbruch im Jahre 2001 wieder im Aufwind. Im internationalen Vergleich steht die Schweiz mit dem Betrieb von über 140 Business Jets weltweit an achter Stelle. Die Schweiz beheimatet mit Jet Aviation, TAG Aviation und PrivatAir drei global tätige Gesellschaften, welche zu den führenden Geschäftsluftfahrtunternehmen in der Welt gehören und allein im Inland zusammen mehr als 3'000 Mitarbeitende beschäftigen. Leider bestehen neuerlich zunehmend Standortnachteile, welche zu Einbussen der

restructuration du segment européen de SWISS International Airlines.

Le 4<sup>e</sup> Forum de l'Aviation a démontré que dans le contexte florissant des compagnies low cost, la pression concurrentielle et tarifaire n'engendrait pas une baisse de qualité sur le plan de la sécurité.

Les activités charter, relativement fragmentées dans notre pays, font face à une forte concurrence mais se maintiennent dans l'ensemble à un niveau honorable. Il semble que le secteur évolue en Suisse vers la consolidation.

### **Localisation défavorable pour l'aviation d'affaires**

L'aviation d'affaires reprend du souffle à travers le monde après l'asphyxie de l'année 2001. La Suisse dispose de 140 Business Jets, ce qui la place au 8<sup>e</sup> rang en comparaison internationale. Elle accueille notamment Jet Aviation, TAG Aviation et PrivatAir, trois compagnies de premier rang international dont les appareils sillonnent la planète et qui emploient plus de 3'000 personnes en Suisse. Le secteur se voit toutefois confronté à des inconvénients qui pèsent de plus en plus sur la compétitivité (tels que l'impôt sur les



Wettbewerbsfähigkeit geführt haben (Mineralölsteuer, Verkehrsrechte u.a.m.). So wurde von der Eidg. Steuerverwaltung das Mehrwertsteuergesetz entgegen dem klaren Wortlaut uminterpretiert, und ausländische Kunden schweizerischer Managementfirmen werden damit verscheucht, dass sie selbst für von ausländischen Lieferanten im Ausland erbrachten Lieferungen und Dienstleistungen der Schweizerischen Mehrwertsteuer unterstellt werden. Mit dieser Praxis verletzt die Eidg. Steuerverwaltung den Grundsatz der Wettbewerbsneutralität sowie das Bestimmungslandprinzip. Insbesondere verstösst die Verwaltung klarerweise gegen Art. 14 Abs. 3 MWSTG, wonach Managementdienstleistungen sowie sonstige ähnliche Leistungen als an dem Ort erbracht zu gelten haben, wo der Empfänger den Sitz seiner wirtschaftlichen Tätigkeit oder eine Betriebsstätte hat. Diese Situation hat in den letzten Jahren dazu geführt, dass ausländische Flugzeugeigentümer ihre Flugzeuge vermehrt von anderen europäischen Managementfirmen betreiben lassen, insbesondere von solchen in Österreich und Luxemburg, welche in dieser Sparte seit dem Jahre 2002 jährlich zweistellige Zuwachsrate ausweisen. Es wäre ein herber Rückschlag für den Schweizer Werkplatz und damit die Volkswirtschaft insgesamt, wenn wegen dieser behördlichen

Praxiswillkür einerseits vermehrt Arbeitsstellen verloren gingen und andererseits die Schweizer Gesellschaften der Geschäftsluftfahrt ins Ausland abwandern würden.

In internationaler Hinsicht führt die unterschiedliche Definition der Gewerbsmässigkeit in der Schweiz und in der EU immer wieder zu Problemen bezüglich Verkehrsrechte und Kabotage. Diese Problematik konnte leider bis dato im gemischten Ausschuss EG/Schweiz für Luftverkehr noch nicht gelöst werden.

Die AEROSUISSE hat sich im Berichtsjahr in vielfältiger Weise zu Gunsten der Geschäftsluftfahrt als wichtigen Bereich des Luftfahrtstandortes Schweiz eingesetzt. So erfährt die Geschäftsluftfahrt beispielsweise im Luftfahrt-politischen Bericht des Bundesrates eine deutliche Besserstellung in verschiedenen Bereichen.

### **Regulatorische Gefahren für die Helikopterfliegerei**

2004 war für die kommerzielle Helikopterbranche ertragsmäßig kein gutes Jahr. Strukturbereinigungen werden auch hier in Zukunft unumgänglich sein, damit dieser volkswirtschaftlich wichtige Zweig der Zivilluftfahrt eine Zukunft hat und überleben kann.

huiles minérales et les droits de trafic). L'administration fédérale des contributions a opté pour une interprétation de la loi sur la TVA – dont la formulation est pourtant limpide – en vertu de laquelle la clientèle étrangère des sociétés de gestion suisses en vient à redouter d'être soumise à la TVA suisse, y compris pour des prestations de services fournies par des sociétés étrangères à l'étranger. Ce faisant, l'administration fédérale des contributions va à l'encontre des fondements de la neutralité concurrentielle et du principe du pays de destination. Elle s'oppose plus particulièrement à l'art. 14 al. 3 de la LTVA selon lequel est réputé lieu des prestations de services et prestations analogues l'endroit où le destinataire a le siège de son activité économique ou un établissement stable pour lequel les prestations sont fournies. Ces dernières années, cette situation a incité les propriétaires d'avions étrangers à confier de préférence leurs appareils à des sociétés de gestion européennes, surtout en Autriche et au Luxembourg où sont enregistrés des taux de croissance à deux chiffres dans ce domaine depuis 2002. Il serait difficile d'accepter l'idée que la place économique suisse, et par-là même l'économie nationale, soient affaiblies par des décisions administratives arbitraires ayant pour

conséquence des pertes d'emplois et la délocalisation à l'étranger de sociétés aéronautiques suisses.

Sur le plan international, le désaccord entre la Suisse et l'Europe sur la définition de la notion d'«activité à titre professionnel» entraîne immanquablement des difficultés d'interprétation en matière de droits de trafic et de cabotage. Pour le moment, cette question n'a malheureusement pas pu être résolue par la commission mixte CE/Suisse pour l'aviation.

Pendant l'exercice sous revue, AEROSUISSE s'est engagée de diverses manières en faveur de l'aviation commerciale, domaine essentiel du pôle aérien helvétique. L'aviation d'affaires, par exemple, est à bien des égards placée sous un jour plus favorable dans le rapport fédéral sur la politique aéronautique.

### **Dangers de la réglementation pour le secteur héliporté**

L'année 2004 n'a pas été brillante pour le secteur héliporté. Des modifications structurelles seront bientôt inévitables afin que cette branche importante de l'aviation civile puisse survivre et envisager un nouvel avenir.



Währenddem die Prozesse um die Gestaltung und Durchführung der JAR-OPS-Normen in der Flächenfliegerei abgeschlossen sind, ist man in der Sparte Helikopter noch weit davon entfernt. Der Schritt von der JAA zur EASA (European Aviation Safety Agency) bedarf noch engerer Zusammenarbeit zwischen der SHA (Swiss Helicopter Association) und der EHA (European Helicopter Association). Der Hubschrauber, ein Wundergerät in Bezug auf Beweglichkeit und Effizienz, muss seine Trümpfe in der Hand behalten können. Es darf nicht sein, dass im Tätigkeitsfeld der EASA die Flachländer unseres Kontinents diesbezüglich das Sagen haben und die grosse Erfahrung der Arbeitsfliegerei im Alpengebiet nicht beachten. Der Helikopter ist für Arbeiten in schwierigen geografischen Verhältnissen geradezu prädestiniert, und die seit Jahrzehnten gemachten Erfahrungen sollten auch in JAR-OPS 3 und 4 wegweisend sein. So wurde 2004 die Ausarbeitung der JAR-OPS 4-Regulations sistiert, da sich die bearbeitenden Gremien vorerst auf die notwendigen Ergänzungen und Änderungen der JAR-OPS 3 konzentrierten. Ein Beispiel sind die ungelösten Probleme bei den Spitätslandeplätzen. Vor allem unsere Nachbarländer Deutschland und auch Frankreich haben diese Problematik ebenfalls erkannt. Neue Vorschriften in dieser Hinsicht

L'élaboration et l'application des normes JAR-OPS pour les avions sont à présent chose faite. Il n'en va pas de même pour les hélicoptères. La transition JAA vers AESA (Agence européenne de la sécurité aérienne) suppose une collaboration intensifiée entre SHA (Swiss Helicopter Association) et EHA (European Helicopter Association).

L'hélicoptère – solution phare en termes de mobilité et d'efficacité – doit pouvoir préserver ses atouts. Il faut éviter à tout prix qu'au sein de l'AESA seuls les pays de notre continent aient leur mot à dire et que le travail aérien en régions de haute montagne ne soit pas pris en considération alors qu'il exige des compétences profitables à tous. L'hélicoptère est prédestiné pour des interventions dans les sites difficiles d'accès, et l'expérience acquise pendant des dizaines d'années devrait être mise à profit dans les JAR-OPS 3 et 4. En 2004, l'élaboration des règles JAR-OPS 4 a été suspendue car les comités en charge ont dû se concentrer en priorité sur les ajouts et amendements à apporter aux JAR-OPS 3. La question des aires d'atterrissage des hôpitaux, par exemple, n'est pas encore réglée. Nos voisins français et allemands ont également reconnu cette lacune. De nouvelles directives en la matière auraient

hätten finanzielle Konsequenzen von grösster Tragweite zur Folge (Gesundheitskosten).

Die bestehenden Gebirgslandeplätze (GLP) sind für die Ausbildung und das Training der Helikopterpiloten unabdingbar. Sie beinhalten auch eine der wichtigsten Grundlagen der Luftrettung im Gebirge. Die Konsequenzen einer Sistierung der GLP und ein Verbot des Heliskiing wären für das Ferienland Schweiz ausgesprochen nachteilig. Mit ihrem Positionspapier an Mitglieder des Nationalrates und entsprechendem Lobbying gegen einen parlamentarischen Vorstoss zur Aufhebung der touristischen Gebirgslandeplätze hat sich die AEROSUISSE für die Interessen der Helikopterfliegerei eingesetzt. Der Vorstoss wurde im Berichtsjahr abgeschrieben.

Die Zweckbestimmung der Treibstoffzölle ist auszudehnen. Nach Massgabe der durch die Luftfahrt erbrachten Beiträge sollen diese unter anderem auch zur Verbesserung der im öffentlichen Interesse liegenden landesinternen Infrastruktur der Helikopterfliegerei verwendet werden können (zum Beispiel Bau und Unterhalt von Spitätslandeplätzen).

de graves répercussions financières (coûts de la santé).

Les places d'atterrissement en montagne existantes sont indispensables pour la formation initiale et continue des pilotes d'hélicoptères. Elles ont une importance capitale pour les opérations de sauvetage aérien en montagne. Leur suppression et l'interdiction du ski héliporté seraient préjudiciables à la Suisse sur le plan touristique. AEROSUISSE s'est engagée pour le secteur héliporté en adressant une prise de position aux membres du Conseil national et par un lobbying ciblé contre la motion parlementaire en vue de la suppression des places d'atterrissement en montagne utilisées à des fins touristiques. La motion a été classée pendant l'exercice sous revue.

L'affectation des droits de douane perçus sur le carburant doit être élargie. À l'aune des montants fournis par l'aviation, ces moyens devraient notamment pouvoir être utilisés pour des financements d'intérêt public, tels que les investissements nécessités pour l'amélioration des infrastructures destinées aux hélicoptères (construction et entretien d'aires d'atterrissement pour les hôpitaux, notamment).



*Josef Felder*



## Flughäfen

### **Die Luftfahrt wächst wieder**

Gemäss ICAO wird der Luftverkehr in den nächsten Jahren wieder wachsen. Die Organisation, der 188 Staaten angegeschlossen sind, schreibt, dass im Jahre 2004 bereits mehr als 3'200 Milliarden Passagierkilometer zurückgelegt wurden, und damit das Rekordjahr 2000 übertroffen wurde. Im Jahr 2010 werden 22'000 Flugzeuge verkehren, und 2,3 Milliarden Menschen werden Linienflugzeuge benützen.

Die Ereignisse der vergangenen Jahre haben uns gelehrt, dass Prognosen nicht immer zu 100 % eintreffen. Trotzdem sind diese Zahlen beeindruckend. Und auch die Schweizer Flughäfen werden von diesem Wachstum profitieren.

### **Konkurrenz auch unter Flughäfen**

Allerdings werden unsere Flughäfen nicht automatisch wachsen. Nicht nur unter den Airlines ist ein harter Konkurrenzkampf im Gange, auch die Flughäfen müssen sich gegen Mitbewerber behaupten. Grosse Fluggesellschaften betreiben bereits heute mehrere Hubs, die sie gegeneinander ausspielen können. Zugverbindungen werden immer besser und

## Les aéroports

### **Le transport aérien reprend sa croissance**

Selon l'OACI, le transport aérien devrait traverser une nouvelle phase de croissance dans les années à venir. L'Organisation – à laquelle sont affiliés 188 pays – précise qu'en 2004 ont été réalisés plus de 3'200 milliards de passagers-kilomètres, ce qui représente une performance supérieure à celle de l'an 2000, année pourtant record. En 2010, 22'000 avions seront en circulation et 2,3 milliards de voyageurs prendront des avions de ligne.

Les événements des années passées nous montrent que les prévisions ne sont pas fiables à 100 %, mais les chiffres avancés par l'OACI n'en demeurent pas moins impressionnantes. Les aéroports suisses profiteront bien entendu de la reprise.

### **Les aéroports se font concurrence**

La croissance de nos aéroports ne se fera pas automatiquement. Si les compagnies aériennes se livrent un combat commercial acharné, il en va de même pour les aéroports. Les grandes compagnies aériennes exploitent dès à présent plusieurs plateformes aéroportuaires qu'elles peuvent aisément mettre en compétition. Les liaisons ferroviaires s'améliorent d'une année sur l'autre, ce qui d'un côté augmente



vergrössern das Einzugsgebiet von Flughäfen, was zu Überschneidungen bei den Heimmärkten führt.

### **Wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen nötig**

In diesem Konkurrenzkampf stehen die Schweizer Flughäfen im Grunde gut da. Sie sind effizient und können auf einen starken Kernmarkt zählen. Was ihnen allerdings fehlt, sind wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen. Am Flughafen Zürich beispielsweise beträgt die Passagiertaxe eigentlich CHF 21.00. Durch weitere CHF 10.00 an Sicherheitsgebühren, mit denen die Kantonspolizei Zürich bezahlt werden muss, und CHF 5.00 an Lärmabgaben, schnellt diese Taxe aber auf 36 Franken, was eindeutig zu hoch ist.

Ausserdem hat die Schweiz eines der restriktivsten Nachtflugregimes Europas. Und welches andere Land lässt sich diskriminierende Anflugbeschränkungen durch ein Nachbarland gefallen?

Luftverkehr ist Standortfaktor, ist Wirtschaftspolitik. Entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen, ist Aufgabe der Politik.

la zone de chalandise des aéroports, de l'autre entraîne une situation de concurrence sur les marché locaux.

### **La compétitivité passe par l'amélioration des conditions générales**

Les aéroports suisses font plutôt bonne figure dans la bataille. Ils sont performants et peuvent s'appuyer sur un marché solide. Il leur manque toutefois des conditions générales favorisant leur compétitivité. À l'aéroport de Zurich, par exemple, la taxe passagers s'élève en soi à CHF 21.00. Or, compte tenu de la redevance sûreté de CHF 10.00 encaissée par la police cantonale de Zurich, et d'une taxe bruit de CHF 5.00, elle atteint en réalité CHF 36.00. Ce montant est nettement trop élevé.

Quant aux vols de nuit, la Suisse est soumise à l'un des régimes les plus restrictifs d'Europe. Quel autre pays accepte qu'une nation voisine lui impose des limitations de survol discriminatoires?

Le transport aérien est un facteur d'implantation des entreprises et sociétés, ce qui en fait une question de politique économique. Il appartient aux politiciens d'imposer des conditions générales favorisant la compétitivité.

### **Steigender Einfluss der AEROSUISSE**

Die AEROSUISSE setzte und setzt sich dafür ein. Ihr Einfluss in der Politik ist gestiegen, was sich mit dem aktiven Zugehen auf Parteien, Kommissionen und einzelne Politiker begründen lässt. Besonders das Thesenpapier zum Luftfahrtbericht sowie die Stellungnahmen und Medienmitteilungen zu aktuellen Themen sind gut aufgenommen worden. Sie geben der teils sehr emotional geführten Diskussion über Luftfahrthemen sachliche Impulse.

### **Schweizer Flughäfen Schlüsselindustrie**

Die Schweizer Flughäfen Basel, Bern-Belp, Genf, Lugano, St. Gallen Altenrhein und Zürich erarbeiteten im Jahre 2002 direkt, indirekt, indusziert und katalytisch eine Wertschöpfung von rund 21 Milliarden Franken und haben dadurch über 160'000 Personen beschäftigt. Die Wertschöpfung repräsentiert 4,6 % des Bruttoinlandproduktes unseres Landes. Damit bildet die Infrastruktur Luftfahrt in der Schweiz eine Schlüsselindustrie.

### **L'influence d'AEROSUISSE s'accroît**

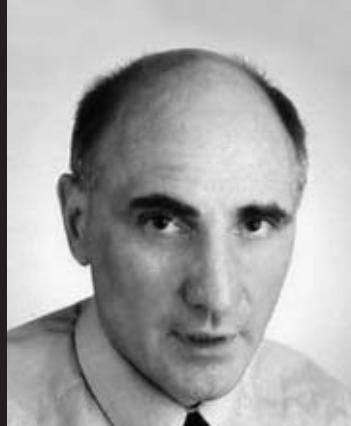
C'est ce en quoi consiste depuis toujours le combat d'AEROSUISSE. L'influence politique de la fédération s'est accrue, ce qui s'explique par ses interventions actives auprès de partis, de commissions et de politiciens. Ses propositions concernant le rapport sur l'aviation ainsi que ses prises de position et ses communiqués de presse sur les thèmes d'actualité ont été bien accueillis: ils confèrent une assise réfléchie et documentée à des débats souvent très émotionnels.

### **Les aéroports suisses sont une industrie clé**

En 2002, les aéroports de Bâle, Berne-Belp, Genève, Lugano, Saint-Gall Altenrhein et Zurich ont créé directement et indirectement, par effet induit et par attraction, une valeur ajoutée de 21 milliards de francs et 160'000 places de travail. Cette création de valeur représente 4,6 % du produit national brut de notre pays. Les infrastructures aériennes sont donc en Suisse une industrie majeure.



Felix Kiser



## General Aviation

### AEROSUISSE hat sich bewährt

AEROSUISSE hat sich als politische Interessensvertretung und effizientes Instrument aller Sparten der General Aviation bewährt. So nahmen zahlreiche Parlamentarierinnen und Parlamentarier am 15. März 2005 Ausführungen zum Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates und seine Auswirkungen auf die General Aviation zur Kenntnis. Vernehmlassungen, Konsultationen, Publikationen, Interventionen erhalten dank der Zusammenarbeit mit der AEROSUISSE ein Gewicht, das wir bitter nötig haben.

### Negative Ereignisse für die Entwicklung der GA / Leichtaviatik

- Unangekündigte Restriktionen im Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates
- Aufhebung der Steuerbefreiung für Privatflüge ins Ausland
- Kurzfristige Absenkung des TMA-Sektors 4 in Zürich
- Einschränkungen infolge der deutschen Verordnungen, vor allem für Segelflug, Hängegleiter und Ballonfahrer, unterhalb der TMA Zürich

- Ankündigung des ILS 34 Basel
- Anhaltender Rückgang der Lernausweise
- Allgemeine Verteuerung (vor allem Versicherungsprämien)
- Stetig neue Ausrüstungsanforderungen (Transponder Mode S, Funk mit 8,33 kHz Kanalabstand, P-RNAV etc.)
- Allgemeine Verschärfung der Aufsicht (Zentralstrafregisterauszug, Safety Assessments, restriktive NOTAMs etc.)
- Drohende Baubewilligungsverfahren für Hängegleiter Start- und Landeplätze, Transportverbote für Hängegleiter mit Bergbahnen
- Stark gestiegenes Sicherheitsempfinden

### Positive Ereignisse für die Entwicklung der GA / Leichtaviatik

- Weiterführung der Fliegerischen Vorschulung, neu SPHAIR genannt
- Wiederaufnahme des Zulassungsbewilligungsverfahren von Ecolight-Flugzeugen
- Abschluss von freiwilligen Vereinbarungen für wildtierschonendes Hängegleiten
- Einführung des Pilotversuchs für vereinfachter Grenzverkehr bei Auslandflügen

## L'aviation générale

### AEROSUISSE a fait ses preuves

AEROSUISSE a fait ses preuves à titre de défenseur des intérêts politiques de l'aviation générale et d'instrument efficace dans tous les domaines y afférents. Le 15 mars 2005, de nombreux parlementaires ont pris connaissance du rapport sur la politique aéronautique de la Suisse et de ses répercussions sur l'aviation générale. Grâce à l'intervention d'AEROSUISSE, les prises de position, mises en consultation, publications et interventions en tout genre ont pris du poids, ce qui est vital pour notre industrie.

### Événements ayant une influence négative sur le développement de l'aviation générale / légère

- Restrictions inattendues dans le rapport sur la politique aéronautique de la Suisse
- Suppression de l'exonération fiscale pour les vols privés vers l'étranger
- Abaissement soudain de la TMA secteur 4 à Zurich
- Restrictions induites par l'ordonnance allemande, surtout

pour les planeurs, les deltaplanes et les ballons, sous la TMA de Zurich

- Mise en œuvre de l'ILS 34 à Bâle/Mulhouse
- Recul constant des licences de pilotage
- Renchérissement généralisé (surtout des primes d'assurance)
- Nouvelles exigences en matière d'équipement (Transpondeur Mode S, Radio avec espace de canal de 8,33 kHz, P-RNAV, etc.)
- Renforcement généralisé de la surveillance (casier judiciaire central, Safety Assessments, NOTAM restrictifs, etc.)
- Menace de procédure d'octroi de permis de construire pour les aires de décollage et d'atterrissage des deltaplanes, d'interdiction de transport des deltaplanes dans les trains de montagne
- Sensibilisation accrue aux questions de sécurité

### Événements ayant une influence positive sur le développement de l'aviation générale / légère

- Maintien de l'instruction aéronautique préparatoire, rebaptisée SPHAIR
- Reprise de la procédure de certification des avions Ecolight



- Erfolgreiche Einführung der Zürcher Luftraumstruktur für Motorflug unter DVO 3
- BAZL-Versprechen, mit Sofortmassnahmen die Absenkung des TMA-Sektors 4 in Zürich zu entschärfen

### **Ungenügende Anerkennung der GA / Leichtaviatik**

Die Verhandlungen sind nicht einfacher geworden: VFR- und IFR-Interessen sind sehr divergent und werden nur allzu oft zulasten der Sichtfliegerei gewichtet. Der Luftfahrtpolitische Bericht zeigt, dass die Rolle der General Aviation im VFR-Segment für viele Bereiche gar nicht erkannt wurde: Die Sparte Motorflug ist ungenügend, Segelfliegen, Ballonfahren, Fallschirmspringen und Hängegleiten überhaupt nicht erwähnt. Die VFR-Motorflugausbildung als Anfang jeder Pilotenkarriere wird dem von uns angefochtenen Begriff «Freizeitaviatik» zugeordnet und erhält im Bericht lediglich das Prädikat «untergeordnete Bedeutung».

Für die Aufhebung der Steuerbefreiung auf Flugbenzin wurden die Betroffenen schon gar nicht angehört. Die Kosten für Motorflug steigen erneut an und verursachen einen Rückgang der fliegerischen Tätigkeit, was sich infolge des verminderten Trainings wiederum kontraproduktiv auf die Flugsicherheit auswirkt.

Beim neuen Luftraum Zürich wie auch beim angekündigten ILS Basel verliefen die Prozesse gut: Frühzeitige Information, Einbezug aller Betroffenen, Bildung kompetenter Gremien, Anhörungen etc. Einseitige Verfügungen des Regulators wie die Absenkung des TMA-Sektors 4 von Zürich stellen jedoch diese positive Entwicklung in Frage. Die Ankündigung des BAZL, für diese Absenkung Sofortmassnahmen zu treffen, wurde nur sehr beschränkt verwirklicht.

### **Überlebenskampf der Motorflugschulen**

Der Rückgang aktiver Pilotinnen und Piloten gibt zu Sorge Anlass und ist nicht zuletzt auf die erhöhte Bürokratie von BAZL, JAA und EASA sowie auf die drastisch gestiegenen Kosten zurückzuführen. Manch begeisterter, angehender Jungflieger wird durch die vielen Auflagen vom Erwerb einer Pilotenlizenz abgehalten. Die Motorflugschulen kämpfen ums Überleben.

### **GASCO**

Zur Abstimmung gemeinsamer Interessen zwischen verschiedenen aviatischen Verbänden wurde das General Aviation Steering Committee (GASCO) gegründet. Als erstes und

- Conclusion d'accords à l'amiable sur la protection des animaux sauvages (deltaplanes)
- Introduction du projet pilote en vue d'une simplification du trafic frontalier pour les vols vers l'étranger
- Introduction réussie de l'espace aérien zurichois pour les vols à moteurs sous l'ordonnance allemande DVO 3
- Promesse de l'OFAC d'apporter des correctifs immédiats à l'abaissement de la TMA secteur 4 à Zurich, dans l'intérêt de l'aviation générale

### **Reconnaissance insuffisante de l'aviation générale / légère**

Les négociations ne se sont pas simplifiées: les intérêts VFR et IFR sont très divergents et la balance ne penche que rarement du côté des vols à vue. Le rapport sur la politique aéronautique prouve que le rôle de l'aviation générale dans le segment VFR n'est pas reconnu à bien des égards. Le chapitre consacré aux vols à moteur est insuffisant. Les planeurs, ballons, parachutes et deltaplanes ne sont même pas évoqués. La formation pour les vols à moteur VFR, par laquelle débute la carrière de tous les pilotes, est classée sous «aviation de loisirs», vocable que nous récusons, et

n'est considérée dans le rapport que comme une préoccupation annexe.

La suppression de l'exonération fiscale sur le kérosène a été décidée sans même que les usagers aient été consultés au préalable. Les coûts supportés par les vols à moteur sont en hausse constante, ce qui explique un recul du nombre de licenciés et une diminution des vols d'entraînement, avec les répercussions que cela peut avoir sur la sécurité.

L'introduction du nouvel espace aérien à Zurich et de l'ILS à Bâle/Mulhouse s'est bien déroulée: information en temps voulu, consultation de toutes les parties concernées, création de comités compétents, audiences, etc. Ces bons points se voient relégués par la décision unilatérale et soudaine d'abaisser la TMA secteur 4 à Zurich. L'annonce de correctifs immédiats faite par l'OFAC ne s'est traduite que par des faits très limités.

### **Combat pour la survie des écoles de vol à moteur**

Le recul du nombre de pilotes actifs, hommes et femmes confondus, est inquiétant. Il s'explique très probablement par la pression bureaucratique accrue exercée par l'OFAC,



dringendes Geschäft wurde der Luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrates angegangen. Etliche von GASCO bediente Parlamentarier vertraten die überreichten Argumentarien erfolgreich.

### **Einschränkungen beim Luftraum Zürich**

Im Rahmen der Deutschen Verordnungen ist die General Aviation, besonders der VFR-Verkehr, im Raum Zürich stark in die Knie gezwungen worden, wobei der motorlose Flug die grössten Einschränkungen erfahren musste. Immer kompliziertere Verfahren und Lufträume sind das Resultat von langwierigen Verhandlungen, damit die VFR-Aktivitäten von seit Jahrzehnten existierenden Flugplätzen überhaupt noch möglich sind. Mit der VFR-Pilotenschulung TURICUM konnten die vom Safety Assessment erkannten Risiken minimiert werden. Sie erlaubt dem VFR-Piloten ein sicheres Benützen des ihm noch zur Verfügung stehenden Zürcher Luftraums.

### **Steigende Anforderungen und Kosten für Ausrüstung**

Die technischen und damit auch die finanziellen Anforderungen an Flugzeuginstrumentierungen sind kaum noch zu erfüllen, wie es zum Beispiel Eurocontrol für die Einführung

von P-RNAV vorsieht. Neuentwicklungen von Geräten werden heutzutage sehr schnell vorangetrieben, und überholen zeitlich die vom Regulator geforderte Einführung einzelner Komponenten, wie zum Beispiel Transponder Mode S oder Funkanlagen mit 8,33 kHz Kanalabstand.

### **Verbesserung der Zusammenarbeit mit dem BAZL**

Das Angebot des neuen BAZL-Direktors zur vermehrten Zusammenarbeit wurde gerne angenommen. Dass es Früchte trägt, wurde mit der bevorstehenden Zulassung von Ecolight bestätigt. Die Verbesserung der Kontakte zu den Behörden und Ämtern muss weiter im Vordergrund stehen und gepflegt werden.

### **Versuch Personengrenzverkehr auf Flugfeldern**

Die seit Jahren dauernden Anstrengungen des Schweizer Flugplatzvereins in Sachen Personengrenzverkehr auf Flugplätzen ohne Zollstatus tragen nun Früchte. Es läuft eine Versuchsphase auf zwei Flugfeldern, um erste Erfahrungen zu sammeln und das notwendige Zusammenspiel von Pilot, Flugplatzchef, Kantonspolizei und Zollbehörde zu testen.

les JAA et l'AESA et par l'augmentation notable des coûts. La complexité de l'obtention d'une licence de pilotage freine de nombreux amateurs, en particulier les plus jeunes. Les écoles de vol à moteur se battent actuellement pour leur survie.

### **GASCO**

Le GASCO, acronyme de «General Aviation Steering Committee», a été créé dans le but défendre les intérêts de l'aviation générale en fédérant ses diverses associations. La première tâche urgente a été le rapport sur la politique aéronautique de la Suisse. Tous les parlementaires concernés ont pu argumenter sur la base des informations documentées que leur avait fournies le GASCO.

### **Limitation de l'espace aérien à Zurich**

Dans le cadre de l'ordonnance allemande, l'aviation générale dans l'espace aérien zurichois – en particulier le trafic VFR – a été mise à genoux. Les vols sans moteur en ont subi les plus fortes conséquences. La complexité grandissante des procédures et des espaces aériens est le résultat de négociations interminables pour que les activités VFR, en place

depuis de très nombreuses années sur les aéroports existants, puissent encore exister. Les risques mis en avant par les Safety Assessments ont pu être minimisés par la formation VFR TURICUM. Cette formation permet aux pilotes VFR d'utiliser avec plus de sécurité l'espace aérien zurichois qui reste encore à leur disposition.

### **Augmentation des exigences et des frais d'équipement**

Les exigences techniques, et par-là même financières, en vue de l'équipement des aéronefs en instruments ne sont presque plus réalistes, aux dires notamment d'Eurocontrol au sujet de l'introduction du système P-RNAV. Le progrès technique des instruments est de nos jours si rapide qu'il dépasse les installations aux normes prévues, telles que le Transpondeur Mode S ou la Radio avec espace de canal de 8,33 kHz.

### **Amélioration de la collaboration avec l'OFAC**

L'incitation du nouveau directeur de l'OFAC à intensifier la collaboration entre son administration et notre secteur a été accueillie très favorablement. La première récolte en est la certification des avions Ecolight. L'amélioration des relations



## **SPHAIR**

SPHAIR als Nachfolgeorganisation der Fliegerischen Vorschulung FVS wird hauptsächlich die sehr viel kleiner gewordenen Pilotenbedürfnisse unserer Luftwaffe abdecken. Die Zuwendungen der öffentlichen Hand reichen bedauerlicherweise bei weitem nicht mehr aus, den Jungpiloten eine Fluglizenz zu ermöglichen. Somit wird der Pilotenberuf zwangsläufig eine elitäre Angelegenheit.

## **Steigende Sicherheitsanforderungen**

Es gibt kaum mehr neue Verfahren oder neue Lufträume, ohne dass ein Safety Assessment die Veränderungen bis ins Detail untersucht. Der nicht nur eigene, sondern auch europäische und weltweite politische und wirtschaftliche Druck führt zu einem Sicherheitsdenken, welches mit herkömmlichen Mitteln nicht mehr umgesetzt werden kann. Bewährtes wird nicht beibehalten, sondern grundsätzlich hinterfragt. Diese Tendenz hat finanziell und terminlich derart gravierende Auswirkungen, dass dabei die eigene Sicherheit zur Gefahr wird.

avec les autorités et les administrations doit rester prioritaire et être soigneusement poursuivie.

## **Test sur la libre circulation des frontaliers dans les aérodromes**

Les efforts entrepris depuis des années par l'Association suisse des aérodromes quant à la libre circulation des frontaliers sur les aéroports dépourvus de statut douanier porte à présent ses fruits. Une phase de test est en cours dans deux aérodromes afin de rassembler de premières expériences et de mettre à l'épreuve l'entente nécessaire que suppose cet arrangement entre pilotes, directeurs d'aérodromes, police cantonale et autorités douanières.

## **SPHAIR**

L'Instruction Aéronautique Préparatoire (IAP) a été réformée sous la nouvelle dénomination de SPHAIR, dans la foulée du redimensionnement de notre armée de l'air pour laquelle il faut à présent moins de pilotes; SPHAIR servira en priorité les besoins propres de l'aviation militaire. Les subventions publiques ne suffisent malheureusement plus du tout pour financer les licences des jeunes apprentis pilotes. Par

la force des choses, cette formation est à présent réservée à une élite.

## **Accroissement des exigences en matière de sécurité**

Il n'y a pratiquement plus de nouvelle procédure ou de nouvel espace aérien dont l'avènement ne s'accompagne d'un Safety Assessment, analysant dans le moindre détail les changements induits. La pression que nous exerçons nous-même à ce sujet, renforcée par l'influence économique et politique européenne et internationale, conduit à des réflexes sécurité qu'il n'est plus possible de maîtriser avec les moyens du bord. Le maintien de procédures ayant jusqu'à présent fait leurs preuves n'est plus au goût du jour. L'heure est au contraire à la remise en cause systématique. Cette tendance a des conséquences si graves sur le plan financier comme sur le plan de la mise en œuvre que la sécurité en devient paradoxalement un danger.



Alain Rossier



## Flugsicherung

### AEROSUISSE für die Flugsicherung

Als Dachverband der schweizerischen Luftfahrt hat sich die AEROSUISSE auch im Berichtsjahr für die Anliegen der Flugsicherung, als wichtigen Pfeiler des Luftfahrtstandortes Schweiz, eingesetzt. Diese Interessenvertretung erfolgte schwergewichtig mittels Einflussnahme auf den Luftfahrt-politischen Bericht des Bundesrates, der nun als breit abgestützte Basis für eine positive Entwicklung von skyguide dient.

Darüber hinaus organisierte die AEROSUISSE als Trägerorganisation der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt in der Sommersession einen gut besuchten Anlass zum Thema «Single European Sky – Die Schweiz vor grossen Herausforderungen einer europäisierten Flugsicherung».

### Die Zukunft der Flugsicherung liegt in Europa

Dieser strategische Grundsatz lenkte die Tätigkeit der skyguide auch 2004. Im März 2004 ist die unter dem Titel «Single European Sky» (SES) gestartete Initiative in die Umsetzungsphase getreten. skyguide initiierte 2004

zusammen mit Frankreich eine Machbarkeitsstudie für einen gemeinsamen «Functional Airspace Block» (FAB). Der unter der Verantwortung von skyguide stehende Luftraum (mit über 45 % Verkehr im delegierten ausländischen Luftraum in Süddeutschland, Frankreich, Österreich und Italien gemessen an den kontrollierten Kilometern), entspricht bereits zu einem Grossteil, wenn auch in kleinem Massstab, dem Geist des SES.

### Sicherheit ist Priorität

Das Safety Management System hat die Aufgabe, Risiken im Air Traffic Management-System aufzudecken und zu beseitigen. 2004 hat skyguide ihr Sicherheitsmanagement reorganisiert und weiter ausgebaut. Zentral ist dabei der Aufbau und die Pflege einer Fehlermeldekultur, die es ermöglicht, alle Vorkommnisse zu untersuchen und mögliche Problemquellen frühzeitig zu beheben.

### Konstante Verbesserung der Leistung

Kaum ein Bereich, in dem skyguide ihre Leistung nicht ver-

## Les services de la navigation aérienne

### AEROSUISSE et la sécurité aérienne

À titre de fédération faîtière de l'aviation civile suisse, AEROSUISSE s'est engagée une fois de plus pendant l'exercice sous revue pour la sécurité aérienne, pilier essentiel du pôle aéronautique suisse. Cet engagement s'est surtout traduit par l'influence exercée sur le rapport fédéral relatif à la politique aéronautique de la Suisse, servant désormais de fondement étayé au développement harmonieux de skyguide.

En qualité d'organisation centralisatrice du Groupe parlementaire aviation, AEROSUISSE a par ailleurs coordonné, pendant la session parlementaire d'été, un évènement ayant drainé un large public sur le thème du «Ciel unique européen – la Suisse devant de grands défis dans un système européanisé de sécurité aérienne».

### L'avenir des services de la navigation aérienne est en Europe

C'est sur ce principe stratégique que skyguide a également axé ses activités en 2004. En mars, l'initiative lancée sous le

titre de Ciel unique européen (Single European Sky, SES) est entrée en phase de concrétisation. Avec la France, skyguide a initié en 2004 une étude de faisabilité pour un bloc fonctionnel d'espace aérien commun (Functional Airspace Block, FAB). L'espace aérien confié à skyguide (plus de 45% des kilomètres contrôlés par skyguide se trouvent dans l'espace aérien étranger qui lui est délégué, dans le sud de l'Allemagne, en France, en Autriche et en Italie) est déjà pour l'essentiel fidèle à l'esprit du Ciel unique européen, toutes proportions gardées.

### La sécurité est une priorité

Le système de gestion de la sécurité (Safety Management) a pour but d'identifier et d'écartier les risques qui pèsent sur le système ATM (Air Traffic Management). En 2004, skyguide a réorganisé et développé son système de gestion de la sécurité. L'une de ses préoccupations centrales est de mettre en place et d'entretenir une culture de franchise face aux erreurs, qui permet d'examiner tous les incidents



besserte. Sie kontrollierte mehr IFR-Flüge (1,1 Millionen), verzeichnete mehr Flugbewegungen (ca. 2 Millionen), verarbeitete mehr Luftfahrtinformationsdaten und reduzierte auch dieses Jahr wieder die Verspätungen. Detaillierte Zahlen finden Sie im Geschäftsbericht unter [www.skyguide.ch/de/MediaRelations/Publications/](http://www.skyguide.ch/de/MediaRelations/Publications/).

### **Verbessertes Finanzierungssystem**

Seit Jahren bekämpft skyguide die Schwächen im System der Finanzierung der Schweizer Flugsicherung. Dazu zählen die fehlende Entschädigung für die Tätigkeiten in gewissen delegierten Lufträumen sowie die Kostenunterdeckung, die durch die mandatsbedingte Tätigkeit auf den Regionalflughäfen und für die Leichtaviatik verursacht wird. 2004 konnten Teillösungen in der Kostenverteilung gefunden werden. Diese und die eigenen Anstrengungen bei der Kostenkontrolle führen dazu, dass skyguide ihre Tarife 2005 zum Wohle aller Luftraumbenutzer beachtlich senkt.

et d'éliminer à temps les sources potentielles de problèmes.

### **Amélioration constante des performances**

Il n'y a guère de secteur dans lequel skyguide n'ait pas amélioré ses performances. Elle a contrôlé plus de vols IFR (1,1 mio.), a enregistré plus de mouvements d'avions (env. 2 mio.), a traité plus d'informations aéronautiques et a encore cette année réduit les retards. Vous trouverez les chiffres détaillés dans le rapport annuel sous [www.skyguide.ch/fr/MediaRelations/Publications/](http://www.skyguide.ch/fr/MediaRelations/Publications/).

### **Amélioration du système de financement**

Depuis des années, skyguide œuvre à combler les lacunes du système de financement des services suisses de la navigation aérienne. Il s'agit de l'absence d'indemnisation pour les prestations fournies dans certains espaces aériens délégués à skyguide, et de l'insuffisance de couverture des frais engendrés par les aérodromes régionaux et par l'aviation légère (conformément au mandat de la Confédération). En 2004, le problème de la répartition des coûts a pu être en partie résolu, ce qui a permis à skyguide,

### **Integration schreitet voran**

Drei Jahre nach der Zusammenlegung der zivilen und militärischen Flugsicherung können immer grössere Synergien erreicht werden. Mit einem einzigen Gesamtarbeitsvertrag für die zivilen und militärischen Flugverkehrsleiter wird ihrer Gleichstellung Rechnung getragen. Alle zivil und militärisch genutzten regionalen Flugplätze stehen nun unter einer Führung, was grössere Flexibilität im Personaleinsatz ermöglicht. Auch die Prozesse zwischen skyguide und Luftwaffe im Bereich der militärischen Einsatzzentrale (Luftraumüberwachung) werden weiter optimiert.

Weitere Informationen und Publikationen unter:  
[www.skyguide.ch](http://www.skyguide.ch)

en plus de ses propres efforts en matière de contrôle des coûts, de réduire sensiblement ses tarifs pour 2005, pour le plus grand profit de tous les utilisateurs de l'espace aérien.

### **Poursuite de l'intégration**

Trois ans après l'intégration des services de la navigation aérienne civils et militaires, les synergies dégagées sont toujours plus importantes. Grâce à une seule convention collective de travail pour les contrôleurs aériens civils et militaires, l'égalité de traitement est désormais assurée. Tous les aérodromes régionaux utilisés à des fins civiles et militaires sont maintenant placés sous une seule et même direction, ce qui permet une flexibilité accrue dans l'affectation du personnel. Quant aux processus entre skyguide et les Forces aériennes dans le domaine de la Centrale d'engagement militaire (surveillance de l'espace aérien), ils continueront d'être optimisés.

Vous trouverez des informations et des publications supplémentaires sur [www.skyguide.ch](http://www.skyguide.ch).



Paul Truniger



## Flugzeugindustrie

### Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch gute Rahmenbedingungen

Die Schweizerischen Betriebe zur Herstellung und Wartung von Flugmaterial waren in den letzten Jahren von der Krise in der schweizerischen und internationalen Luftfahrtindustrie genauso betroffen wie Luftverkehrsgesellschaften, Flughäfen und andere wichtige Organisationen des Luftverkehrs. Teilweise schmerzhafte und schwierige Anpassungsprozesse waren erforderlich, um auf die neuen Herausforderungen wirksam reagieren zu können. Ein Grossteil der Aktivitäten der schweizerischen Hersteller- und Unterhaltsbetriebe findet in einem internationalen Umfeld statt. Dieses zeichnet sich aus durch Überkapazitäten und demzufolge einen Konkurrenzdruck, welchem mit schweizerischen Kostenstrukturen nur sehr schwierig zu begegnen ist. Auch wenn die schweizerischen Betriebe im Jahre 2004 einigermassen zufrieden stellende Geschäftsergebnisse vorweisen konnten, darf nicht darüber hinweg gesehen werden, dass die Gewinnmargen häufig nur noch sehr marginal sind, und ein internationaler Verdrängungswettbewerb stattfindet. Umso

wichtiger sind die Rahmenbedingungen, unter welchen diese Industrie operieren muss. Steuern, Gebühren und Abgaben, gesetzliche Auflagen sowie Überwachung durch das BAZL sind entscheidende Faktoren, welche den Erfolg der Unternehmungen nachhaltig beeinflussen. AEROSUISSE hat sich im Jahre 2004 in besonderem Masse dafür eingesetzt, dass sich die Rahmenbedingungen in der Schweiz nicht weiter verschlechtern, sondern dass diese so gestaltet werden, dass die schweizerische Flugzeugindustrie mit der internationalen Konkurrenz mithalten kann. Dabei waren Zollvorschriften und Umweltvorstösse zentrale Anliegen, bei denen AEROSUISSE den Standpunkt der schweizerischen Industrie vertreten hat.

### Beitritt der Schweiz zur EASA entscheidend

Seit Herbst 2003 wird die neue europäische Behörde für Flugsicherheit EASA aufgebaut. Sie löst innerhalb der EU weitgehend die nationalen Aufsichtsbehörden ab. EASA wird in Zukunft alle sicherheitsrelevanten Vorschriften für die europäische Luftfahrt erlassen. Für die schweizerische Flugzeugindustrie ist es von entscheidender Bedeutung, dass diese Vorschriften in der Schweiz ebenfalls Gültigkeit erhalten, und die Schweiz keinen Sonderzug fährt. Der autonome

## Les entreprises de maintenance et de fabrication de matériel aéronautique

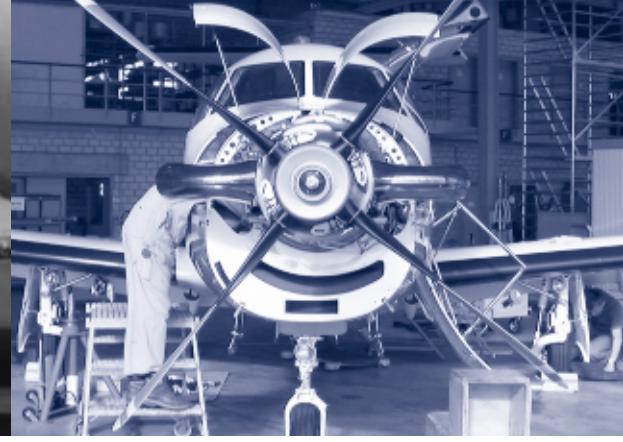
### Compétitivité et conditions-cadres

A l'instar des compagnies aériennes, des aéroports et d'autres acteurs importants du secteur aérien, les entreprises suisses de fabrication de matériel aéronautique et de maintenance ont été touchées par la crise sévissant ces dernières années dans notre industrie, en Suisse comme à l'étranger. Des réajustements difficiles, voire douloureux, se sont révélés nécessaires pour réagir efficacement aux nouvelles conditions du marché. Ces entreprises sont largement tributaires des débouchés internationaux. Or, en situation de surproduction, la pression de la concurrence est plus forte que jamais et les coûts de production suisses laissent peu de marge de manœuvre. Même si les entreprises suisses ont pu afficher des résultats relativement satisfaisants en 2004, les marges bénéficiaires restent très minces et sont menacées par la production de la concurrence internationale. Les conditions-cadres dans lesquelles les entreprises de fabrication et de maintenance doivent opérer sont d'autant plus déterminantes. Les taxes, droits et autres redevances, de même

que les obligations légales et la surveillance exercée par l'OFAC, sont des facteurs qui influent durablement sur les résultats de l'entreprise. En 2004, AEROSUISSE s'est fortement engagée pour que les conditions-cadres en Suisse n'empirent pas, et que l'industrie aéronautique puisse se maintenir face à la concurrence internationale. La fédération a notamment représenté l'industrie aéronautique en matière de prescriptions douanières et de protection de l'environnement.

### Adhésion décisive de la Suisse à l'AESA

La nouvelle Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) est en cours d'élaboration depuis l'automne 2003. Elle remplacera en grande partie les autorités de surveillance nationales au sein de la Communauté Européenne en établissant tous les règlements relatifs à la sécurité de l'aviation civile et à la protection de l'environnement aérien. Il est capital pour l'industrie aéronautique suisse que les règlements édictés par l'AESA soient également applicables en Suisse afin que la Confédération ne soit



Nachvollzug von EU-Gesetzen genügt hier aber nicht mehr. Entscheidend wird sein, dass die Schweiz auch ihren Einfluss auf die Gestaltung von zukünftigen Gesetzen und Vorschriften geltend machen kann. AEROSUISSE hat sich im vergangenen Jahr dafür stark gemacht, dass die Schweiz ebenfalls Mitglied von EASA werden kann. Es ist deshalb zu hoffen, dass dieser Schritt im laufenden Jahr durch das Parlament entschieden und im nächsten Jahr vollzogen werden kann.

### **Erleichterung für Kleinbetriebe**

Ein wichtiger Teil der schweizerischen Flugzeugindustrie stellen die auf vielen Flugplätzen beheimateten Unterhaltsbetriebe für die Leichtaviation dar. Es war eine schweizerische Eigenheit, dass alle diese Betriebe mit den gleichartigen Lizenzen versehen sein mussten wie Grossbetriebe, welche im Unterhalt von Verkehrsflugzeugen tätig sind. Dies führte zu einer erheblichen Benachteiligung gegenüber der Praxis im europäischen Ausland. AEROSUISSE konnte die Unterhaltsbetriebe unterstützen in deren Bemühungen, für eine neue nationale Verordnung für weniger aufwändige Zulassungen von Kleinbetrieben. Eine solche konnte im Jahre 2004 erfolgreich eingeführt werden.

pas contrainte de faire cavalier seul. L'application autonome des dispositions communautaires suffit plus. Il est essentiel que la Suisse soit également en mesure d'exercer une influence lors de l'élaboration des prochaines lois et réglementations. AEROSUISSE s'est clairement engagée en ce sens dans les années passées en soutenant l'adhésion de la Suisse à l'AESA. Il serait souhaitable que le parlement prenne une décision à ce sujet dans le courant de l'année afin que la participation de la Suisse au Ciel unique européen se concrétise dans les années à venir.

### **Soulagement pour les petites entreprises**

Une bonne partie de l'industrie aéronautique suisse est constituée de petites entreprises de maintenance pour l'aviation légère, réparties sur de nombreux aérodromes. Toutes ces sociétés devaient jusqu'à présent disposer de licences équivalentes à celles que détiennent les grandes entreprises vouées à la maintenance d'avions de ligne. Ce particularisme suisse représentait un désavantage certain pour les petites entreprises helvétiques par rapport à leurs homologues européens. AEROSUISSE a soutenu les entreprises de maintenance dans leurs efforts en vue d'une nouvelle ordonnance nationale permettant de ramener les compétences requises à un niveau plus compétitif. Ce fut chose faite courant 2004.

### **Rasche Integration der Luftfahrtberufe ins schweizerische Ausbildungssystem**

Zu konkurrenzfähigen Rahmenbedingungen gehört mehr und mehr eine gute Ausbildung des eingesetzten Fachpersonals. Die Anstrengungen der Industrie, die Ausbildungsmöglichkeiten auf neue, zukünftige Anforderungen auszurichten, sind in letzter Zeit erheblich verstärkt worden. AEROSUISSE machte sich gegenüber den eidgenössischen Instanzen stark, dass die Berufe der Luftfahrt eidgenössisch anerkannt sind und im Rahmen des Berufsbildungsgesetzes verankert werden.

### **Effektive Interessenvertretung durch die AEROSUISSE**

Die Krise in der schweizerischen Luftfahrt hat bekanntlich zu weitgehenden Änderungen in der Struktur und Führung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt geführt. Dieser Prozess ging einher mit einer Verunsicherung vieler Beteiligten der Flugzeugindustrie. AEROSUISSE konnte als Sprachrohr der schweizerischen Luftfahrtindustrie auch die Wünsche und Erwartungen der Hersteller- und Unterhaltsbetriebe gegenüber dem Bundesamt vertreten. Dabei ist zu hoffen, dass sich dieses Bundesamt auch im europäischen Umfeld für die Belange der schweizerischen Industrie einsetzen wird.

### **Intégration rapide des métiers de l'aviation dans le système éducatif suisse**

Par des «conditions-cadres favorisant la compétitivité» s'entend également une formation adéquate du personnel spécialisé. Le secteur aérien a redoublé d'efforts, ces derniers temps, pour adapter les formations aux exigences actuelles et offrir de nouvelles perspectives. AEROSUISSE est intervenue auprès des instances fédérales pour que les métiers de l'aviation soient reconnus par la Confédération et se voient ancrés dans la loi sur la formation professionnelle.

### **Représentation efficace par l'intermédiaire d'AEROSUISSE**

Comme chacun sait, la crise du transport aérien en Suisse a entraîné un remodelage en profondeur de l'organisation et de la direction de l'Office Fédéral de l'Aviation Civile. Ce processus a déstabilisé de nombreux acteurs du secteur aérien. AEROSUISSE s'est fait le porte-parole de l'industrie suisse des transports aériens en transmettant à l'OFAC les souhaits et les attentes des entreprises de fabrication de matériel aéronautique et de maintenance. La fédération espère inciter l'administration fédérale à s'engager pour les intérêts de ce secteur économique dans un contexte européen.



Kurt Howald



## Geschäftsstelle

Das Sekretariat der AEROSUISSE wird im Rahmen eines Teilzeitmandates geführt. Die stark intensivierten Aktivitäten des Dachverbandes der schweizerischen Luftfahrt haben im Berichtsjahr ein beträchtliches zusätzliches Engagement der Geschäftsstelle bedingt.

### Politische Geschäfte und Vernehmlassungen

Im Berichtsjahr hat das Sekretariat die folgenden politischen Geschäfte bearbeitet und Vernehmlassungen abgegeben:

- Eingabe an die Kommissionen für Verkehrs- und Fernmeldefragen (KVF) beider Räte gegen eine Vorlage des UVEK für die Einführung von Gebühren und Abgaben zulasten der Luftfahrt
- Redaktion eines eingehenden Positionspapiers «10 Thesen der AEROSUISSE zur schweizerischen Luftfahrtpolitik» und

Zustellung an die KVF beider Räte sowie die Eidgenössische Luftfahrtkommission (LFK)

- Schriftliche Stellungnahme zum Entwurf des Berichts des Bundesrates zur schweizerischen Luftfahrtpolitik
- Positionspapier im Interesse der Heliokopterbranche gegen die Motion von Nationalrat Werner Marti «Einschränkungen der touristischen Gebirgslandeplätze»
- Stellungnahme gegen die Aufhebung der Steuerbefreiung für Privatflüge ins Ausland
- Stellungnahme gegen den Vorentwurf einer Subkommission der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energiefragen des Nationalrates (UREK-N) zur Einführung von Verfahrensgarantien im Zusammenhang mit dem Fluglärm
- Stellungnahme gegen die vom Bundesrat vorgeschlagenen verschiedenen Varianten einer CO<sub>2</sub>-Abgabe

### Parlamentarische Gruppe Luftfahrt

Der Sekretär der AEROSUISSE führt in Personalunion eben-

## Le secrétariat

AEROSUISSE est dotée d'un secrétariat général à temps partiel. L'intensivité des activités de la Fédération pendant l'exercice sous revue a augmenté considérablement sa charge de travail.

### Affaires politiques et consultations

Au cours de l'exercice, le secrétariat s'est attelé aux thèmes de politique aérienne et au consultations suivantes:

- Avis aux Commissions des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil national et du Conseil des Etats, à l'encontre d'un projet du DETEC en vue de la perception d'émoluments et de taxes au détriment de l'aéronautique
- Rédaction des «10 postulats pour une politique suisse de l'aviation civile», adressée aux CCT des deux Conseils ainsi qu'à la Commission fédérale de l'aviation
- Prise de position écrite lors de la consultation sur le rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique de la Suisse
- Avis dans l'intérêt du secteur des transports héliportés, à l'encontre d'une motion de Werner Marti, Conseiller national, sur la «Suppression des places d'atterrissement en montagne utilisées à des fins touristiques»

- Avis à l'encontre de la suppression de l'allègement fiscal pour les carburants servant à ravitailler les aéronefs effectuant des vols privés à destination de l'étranger
- Avis à l'encontre de l'avant-projet d'une sous-commission de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-N) en vue de l'introduction d'une garantie de procédure relative aux immissions sonores
- Avis à l'encontre des diverses variantes suggérées par le Conseil fédéral en vue d'une taxe sur le CO<sub>2</sub>

### Groupe parlementaire aviation

Le secrétaire général d'AEROSUISSE dirige également le secrétariat du Groupe parlementaire aviation (GPA) des Chambres fédérales. Le GPA organise trois à quatre fois par an des séances d'information à Berne pendant les sessions parlementaires. Le GPA passe pour l'un des groupes de pression les plus actifs et les plus respectés. Pendant l'exercice sous revue ont été présentés les débats suivants:

- Session de printemps 2004: présentation de l'«Initiative Aéronautique pour l'Allemagne» (Dr Michael Kerkloh, président de la direction de l'aéroport de Munich)
- Session d'été 2004: «Ciel Unique européen – la Suisse devant de grands défis dans un système européenisé

falls das Sekretariat der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt (PGL) der eidgenössischen Räte. Die PGL organisiert jährlich drei bis vier Informationsveranstaltungen für die eidgenössischen Parlamentarier während den Sessionen in Bern. Die PGL gilt als eine der aktivsten und meistbeachteten Lobby-Gruppen. Im Berichtsjahr fanden folgende Anlässe statt:

- Frühjahrssession 2004: Präsentation der «Initiative Luftverkehr für Deutschland» (Herr Dr. Michael Kerkloh, Vorsitzender der Geschäftsführung Flughafen München GmbH)
- Sommersession 2004: «Single European Sky – die Schweiz vor grossen Herausforderungen in einer europäisierten Flugsicherung» (Herr Dr. Francis Schubert, Generalsekretär skyguide)
- Herbstsession 2004: «Herausforderungen im Bundesamt für Zivilluftfahrt» (Herr Raymond Cron, Direktor BAZL)

## **AWACS**

AWACS ist das politische Frühwarnsystem der AEROSUISSE, welches vor einigen Jahren geschaffen wurde. Im Berichtsjahr redigierte der Sekretär 19 AWACS-Factsheets, die je nach Inhalt an die leitenden Gremien der AEROSUISSE oder an alle Mitglieder gerichtet wurden. Die AWACS-Factsheets informierten über zahlreiche in der «politischen Pipeline» stehenden politischen Luftfahrtgeschäfte und ihre Hintergründe sowie über den Stand deren parlamentarischer Beratung.

## **Das FORUM DER LUFTFAHRT**

In Zusammenarbeit mit einem Dritten wurde bereits zum

vierten Mal das FORUM DER SCHWEIZERISCHEN LUFTFAHRT organisiert. Es fand am 23. September 2004, zusammen mit der ordentlichen Generalversammlung der AEROSUISSE, auf dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg statt. Als Thema war «Wettbewerb in der Luftfahrt – bleibt die Sicherheit auf der Strecke?» gesetzt. Die dabei vermittelte Botschaft, dass auch harter Wettbewerb keinen Abbau des Sicherheitsniveaus in der Luftfahrt mit sich bringt, ist bei den zahlreichen geladenen Persönlichkeiten aus den Bereichen Medien, Politik, Luftfahrt, Industrie und Verwaltung gut angekommen.

## **Mitglieder, Mitgliederbeiträge, Finanzen**

Im Berichtsjahr wurde zusammen mit den Spartenvertretern im Vorstand eine gross angelegte Kampagne zur Anwerbung neuer Mitglieder gestartet. Die Geschäftsstelle sorgte für den administrativen Support und die notwendigen Nachfassaktionen.

Eine Arbeitsgruppe des Vorstandes erstellte eine neue Beitragsordnung, die am 1. Januar 2005 in Kraft trat. Nebst einer Vereinfachung und besseren Nachvollziehbarkeit der Beiträge erlaubt es diese neue Beitragsordnung, auch flugnahe Unternehmungen, die von der Luftfahrt existuellen Nutzen ziehen, in die AEROSUISSE einzubinden.

Dank der Anwerbung neuer Mitglieder und den Anstrengungen der Geschäftsstelle, die Arbeitsabläufe zu rationalisieren und gewisse Tätigkeiten an externe Dienstleister zu delegieren, konnte die Jahresrechnung 2004 mit einem sehr erfreulichen Ertragsüberschuss von CHF 26'855.00 abschliessen (siehe Seiten 21/22).

de sécurité aérienne» (Dr Francis Schubert, secrétaire général de skyguide)

- Session d'automne 2004: «Les défis à relever par l'Office Fédéral de l'Aviation Civile» (Raymond Cron, directeur de l'OFAC)

## **AWACS**

AWACS est le système de veille et d'alerte précoce relatifs aux questions d'ordre politique, mis au point il y a quelques années par AEROSUISSE. Au cours de l'exercice, le secrétaire a rédigé 19 fiches synoptiques AWACS, distribuées aux instances de direction d'AEROSUISSE, voire même à tous les membres en certains cas. Les fiches AWACS informent des nombreuses affaires politiques en cours, en présentant leur raison d'être et leur avancement du côté des parlementaires.

## **Le FORUM DE L'AVIATION**

En 2004 a eu lieu la quatrième édition du FORUM DE L'AVIATION, organisé en partenariat avec un tiers. Il s'est déroulé le 23 septembre à l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, conjointement à l'assemblée générale d'AEROSUISSE. Le thème principal abordé en était «La concurrence dans l'aviation – la sécurité peut-elle en pâtir?». La conclusion en a été que même face à une forte pression con-

currentielle, la sécurité se maintient à un haut niveau, message fortement apprécié par de nombreuses personnalités des médias, de la politique, de l'industrie aéronautique et de l'administration.

## **Membres, cotisations, finances**

Au cours de l'exercice, une vaste campagne de recrutement a été entreprise sous l'égide des représentants des différents domaines aéronautiques au sein du comité de direction d'AEROSUISSE. Le secrétariat général a pris en charge les aspects administratifs et s'est chargé des relances.

Un groupe de travail du comité de direction a mis en place un nouveau règlement relatif aux cotisations, entré en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2005. Plus simple et plus logique, il permet désormais également aux entreprises gravitant autour de l'aéronautique, et dont dépend leur survie, de rallier la Fédération.

Grâce aux nouvelles adhésions et aux efforts entrepris par le secrétariat général pour rationaliser les méthodes de travail et confier certaines tâches à des prestataires externes, le bilan 2004 s'est achevé par un solde positif de CHF 26'855.00, ce qui nous réjouit vivement! (voir page 21/22).



Hansjörg Bürgi



## Kommunikation

### Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit

Die AEROSUISSE hat ihre Öffentlichkeitsarbeit seit 2004 deutlich intensiviert. Die Firma Aero Publications GmbH wurde mit der Medienbetreuung beauftragt. Seit Frühling 2004 hat die AEROSUISSE sechs Mitteilungen an die nationalen Medien versandt.

### Neuer AEROSUISSE-Letter

Zudem ist als neues Print-Kommunikationsmittel der AEROSUISSE-Letter geschaffen worden, der erstmals im September 2004 erschienen ist. Für 2005 sind drei Ausgaben geplant. Die Produktionskosten des vierseitigen Letters werden durch die Akquisition von Inseraten gesenkt.

### Regelmässige Beiträge in der «AeroRevue» und «SkyNews»

Seit Februar 2005 erscheint in der Zeitschrift «SkyNews» jeweils eine ganze Seite in deutscher und französischer Sprache über ein aktuelles luftfahrtpolitisches Thema. Der

Aero-Club publiziert in verdankenswerter Weise den selben Inhalt kostenlos in der «AeroRevue».

### Zahlreiche brancheninterne Beiträge

Im Weiteren haben diverse Firmen- und Mitarbeiterpublikationen Interviews mit dem AEROSUISSE-Präsidenten Paul Kurrus publiziert. Unter anderen konnten so die Mitarbeiter und eine weitere Leserschaft der Zeitschriften des Flughafens Zürich, von RUAG, Jet Aviation, Swissport, REGA und skyguide erreicht werden. Gesamthaft darf festgehalten werden, dass der Bekanntheitsgrad der AEROSUISSE seit 2004 erheblich zugenommen hat, was sich auch in der stetig steigenden Anzahl von neuen Mitgliedern widerspiegelt.

### [www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch) neu gestaltet

Auch die Website der AEROSUISSE ([www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)) wird im Sommer 2005 einem Relaunch unterzogen und so attraktiver sowie benutzerfreundlicher gemacht.

## La communication

### Intensification des relations publiques

AEROSUISSE a sensiblement intensifié la fréquence et la teneur de ses opérations de relations publiques en 2004. La communication media a été confiée à la société Aero Publications Sarl. À compter du printemps 2004, AEROSUISSE a envoyé six communiqués de presse aux media nationaux.

### Création de l'«AEROSUISSE-Letter»

AEROSUISSE s'est par ailleurs dotée d'un nouvel outil de communication – l'«AEROSUISSE-Letter» – dont la première parution remonte à septembre 2004. Trois numéros sont prévus en 2005. Les coûts de production de cette lettre de quatre pages sont partiellement compensés par des insertions publicitaires.

### Interventions régulières dans AeroRevue et SkyNews

Depuis février 2005 paraît dans chaque édition du magazine SkyNews une pleine page en allemand et en français sur

des thèmes de politique aéronautique. L'Aero-Club publie gratuitement les mêmes textes dans l'AeroRevue, et mérite à ce titre toute notre gratitude.

### NOMBREUSES interventions internes

Divers journaux d'entreprises ont par ailleurs publié des entretiens avec notre président, Paul Kurrus. C'est par ce biais que nous touchons notamment les collaborateurs de l'aéroport de Zurich, RUAG, Jet Aviation, Swissport, REGA et skyguide. Globalement, la notoriété d'AEROSUISSE s'est considérablement accrue depuis 2004. Cette tendance se confirme par la proportion croissante d'adhérents.

### Relookage de [www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)

Même le site Internet d'AEROSUISSE ([www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)) sera remanié dans le courant de l'été 2005 afin d'être plus convivial et encore plus informatif.

# Erfolgsrechnung und Budget

## Comptes de résultats et budget

	2004	Budget 2004	2003	Budget 2005
<b>Ertrag / Produits</b>				
Mitgliederbeiträge/Cotisations des membres	283'209.00	225'000.00	236'832.00	275'000.00
Zinsen und WS-Ertrag/Intérêts et produit des titres	3'274.05	2'000.00	9'693.10	2'000.00
Übriger Ertrag/Autres produits	2'933.75	-	1'996.40	-
Total Ertrag/Total des produits	<u>289'416.80</u>	<u>227'000.00</u>	<u>248'521.50</u>	<u>277'000.00</u>
<b>Aufwand / Charges</b>				
Honorar Präsidium/Honoraire Présidence und Honorar, Auslagen des Sekretariates/ et Honoraire, debours du secrétariat	125'768.45	128'800.00	131'728.95	147'300.00
Sitzungs- und Reisespesen/ Frais de séances et de déplacements	10'702.60	9'500.00	5'685.90	8'000.00
Veranstaltungen PGL/Manifestations GPA	16'049.15	5'000.00	-	5'000.00
Sekretariat PGL/Secrétariat GP	26'900.00	26'900.00	26'900.00	26'900.00
PC- und Bankspesen/Frais CCP et banques	284.50	400.00	299.60	400.00
Revision/Révision	1'915.30	1'900.00	1'965.30	1'900.00
Steuern/Impôts	369.45	1'000.00	395.75	1'000.00
Öffentlichkeitsarbeit/Relations publiques	40'320.45	35'000.00	33'733.95	22'500.00
Swiss Aviation Award	-	-	-	3'000.00
Mitgliederakquisition/Acquisition membres	-	-	-	5'000.00
Forum der Luftfahrt/Forum de l'aviation	-	-	-	20'000.00
AWACS	32'280.00	32'300.00	32'280.00	32'300.00
Schiedsgerichtsverfahren/Procédure d'arbitrage	-	-	351.50	-
Übriger Aufwand/Frais divers	5'607.58	4'000.00	6'261.20	3'000.00
Ausserordentlicher Aufwand/Frais extraordinaires	2'363.40	-	-	-
Total Aufwand/Total des charges	<u>262'560.88</u>	<u>244'800.00</u>	<u>239'602.15</u>	<u>276'300.00</u>
<b>Ergebnis / Résultat</b>				
Total Ertrag/Total des produits	289'416.80	227'000.00	248'521.50	277'000.00
Total Aufwand/Total des charges	262'560.88	244'800.00	239'602.15	276'300.00
Ertrags-/Aufwandüberschuss (-)	<u>26'855.92</u>	<u>-17'800.00</u>	<u>8'919.35</u>	<u>700.00</u>

# Bilanzen per 31. Dezember

## Bilans au 31 décembre

	2003	2004
<b>Aktiven / Actifs</b>		
Umlaufsvermögen/Fonds de roulement		
Postcheck/Compte de chèques postaux	89'897.34	45'470.31
Credit Suisse/Crédit Suisse	51'731.50	143'590.00
Debitor Verrechnungssteuer/Impôt anticipé	127.50	99.15
Übrige Debitoren/Autres débiteurs	6'250.00	25'750.00
- Delkredere/Ducroire	-1'000.00	-1'000.00
Aktive Rechnungsabgrenzungen/Actifs transit.	5'377.50	24'849.15
Anlagevermögen/Capital immobilisé		
Wertschriften/Titres	<u>157'000.00</u>	<u>108'000.00</u>
Total Aktiven/Total des actifs	304'006.34	321'909.46
<b>Passiven / Passifs</b>		
Fremdkapital/Capital étranger		
Kreditoren/Créanciers	44'954.05	31'357.90
Passive Rechnungsabgrenzungen/Passifs transitoires	2'000.00	6'643.35
Zweckgebundene Rückstellungen/Réserve affectée	55'000.00	55'000.00
	101'954.05	93'001.25
<b>Eigenkapital / Capital propre</b>		
Kapital per 1.1./Capital au 1.1.	193'132.94	202'052.29
Aufwandüberschuss/Excédent des charges		
Ertragsüberschuss/Excédent des produits	<u>8'919.35</u>	<u>26'855.92</u>
Kapital per 31.12./Capital au 31.12.	<u>202'052.29</u>	<u>228'908.21</u>
Total Passiven/Total des passifs	304'006.34	321'909.46

## **BERICHT DER REVISIONSSTELLE**

an die Vereinsversammlung der

**AEROSUISSE**

Dachverband der Schweizerischen Luftfahrt, Bern

Sehr geehrte Damen und Herren

Als Revisionsstelle Ihres Vereins haben wir die auf den 31. Dezember 2004 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen und statutarischen Vorschriften geprüft.

Wir stellen fest, dass

die Bilanz und die Erfolgsrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen,  
die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist,  
bei der Darstellung der Vermögenslage die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze  
eingehalten sind und das ausgewiesene Rechnungsergebnis den tatsächlichen  
Verhältnissen entspricht.

Aufgrund der Ergebnisse unserer Prüfungen empfehlen wir, die vorliegende Jahresrechnung  
zu genehmigen.

Köniz, 17. Mai 2005

SIEGENTHALER TREUHAND



Beilagen:

- Bilanz per 31. Dezember 2004
- Erfolgsrechnung 2004

PAUL SIEGENTHALER • BLÄUACKER 4 • CH - 3098 KÖNIZ  
DIPL. BUCHHALTER & BÜCHEREXPERTE



TELEFON: 031 971 10 50 • FAX: 031 971 10 56  
MITGLIED DER TREUHAND-KAMMER



## Der Vorstand Le comité de direction

### Ehrenpräsidenten

**Dr. Moreillon Pierre**, Rechtsanwalt  
Ehrenpräsident (1)

**Wyler Ernst**, alt Korpskommandant  
Ehrenpräsident (2)

### Ausschuss

**Kurrus Paul**, a. Nationalrat, Vizedirektor Swiss,  
Präsident (3)

**Dr. Neupert Dieter**, Rechtsanwalt  
Vizepräsident, Business Aviation (4)

**Brennwald Manfred**, COO Swiss, Member of the  
Management Board, Kommerzielle Luftfahrt (5)

**Felder Josef**, Direktor unique (Flughafen Zürich AG)  
Flugplätze (6)

**Kiser Felix**, Direktor Aeroclub der Schweiz,  
General Aviation (7)

**Rossier Alain**, CEO skyguide  
Flugsicherung (8)

**Truniger Paul**, dipl. Ing. ETH, Vorstand SVFB  
Unterhalt / Hersteller (9)

**Howald Kurt**, lic. rer. pol.  
Sekretär (10)

### Vorstand

**Denzler Hanspeter**, Rechtsanwalt, Direktor SHV  
Hängegleitersport (11)

**Farner Konrad**  
Unterhaltsbetriebe (12)

**Dr. Gaide Albert**, dipl. ing. Ph.D., Präsident SAIG  
Swiss Aeronautical Industries Group SAIG (13)

**Hauser Philippe**, CEO AOPA  
General Aviation, AOPA (14)

**Dr. Knöpfel Andreas**, Rechtsanwalt, Bordmember  
Jet Aviation, Abfertigungsgesellschaften (15)

**Kressig Rolf**, alt Direktor CTA  
Beisitzer (16)

**Küng Hans**, Präsident SHA  
Helikopterbetriebe (17)

**Pedrioli Davide**, Delegato cantonale aviazione civile  
Region Südschweiz (18)

**Seiler Markus**, CEO / Accountable Manager Hello AG  
Charter (19)

**Stünzi Walter**, lic. iur., PR-Leiter REGA  
Rettungsflugwesen (20)

**Wohlschlag Xavier**, Pilot, Chef Division Operation AIG  
Suisse romande, Flugplätze (21)

**Bürgi Hansjörg**, Medienbeauftragter  
(Gast im Vorstand) (22)



## Wer ist die AEROSUISSE?

Rund 100 Firmen und Organisationen aus allen Bereichen der Schweizer Luftfahrt bilden die AEROSUISSE:

- Linien- und Charterfluggesellschaften
- Unternehmen der Business Aviation, Arbeitsfliegerei und General Aviation
- Flugschulen, Flugsportvereine
- Die drei Landesflughäfen und Regionalflugplätze
- Massgebende Verbände der Luftfahrt
- Die Flugsicherung
- Abfertigungsgesellschaften, Unterhaltsbetriebe
- Flugzeug- und Komponentenhersteller
- Weitere Unternehmen mit Bezug zur Luftfahrt

## Was bezweckt die AEROSUISSE?

Der am 22. Mai 1968 in Zürich gegründete Dachverband der Schweizer Luftfahrt bezweckt die Interessenwahrung der schweizerischen Zivilluftfahrt und die Sicherung der langfristigen Existenzgrundlagen. Sie vertritt alle an der Förderung und Erhaltung des Flugwesens interessierten Kreise und koordiniert deren Bestrebungen. Die AEROSUISSE nimmt Einfluss auf die Gestaltung der gesetzlichen Grundlagen im Bereich der Luftfahrt und pflegt aktiv den Kontakt mit Regierung, Parlamentariern und beteiligten Behörden sowie den Medien. Sie erarbeitet Studien und Stellungnahmen zu grundlegenden Problemen der nationalen und internationalen Luftfahrt und orientiert ihre Mitglieder periodisch über laufende Geschäfte der schweizerischen Luftfahrt.

## Wie wirkt die AEROSUISSE?

- Über die regelmässige Information von Parlamentariern und mit dem Sekretariat der parlamentarischen Gruppe Luftfahrt wird bei politischen Entscheidungsprozessen mit Eingaben ans Parlament oder an die Kommissionen, Argumentarien sowie Beteiligungen an Hearings direkt mitgewirkt.
- Mit ihren 10 Thesen setzt sich AEROSUISSE für eine starke und vorausschauende Schweizer Luftfahrtspolitik ein.
- Mit dem Frühwarnsystem AWACS werden politische Gefahren für die Luftfahrt frühzeitig erkannt.

## Wie profitieren die Mitglieder von der AEROSUISSE?

- Ihre Anliegen erhalten dank einer nationalen Stimme mehr Gewicht.
- Mit regelmässigen Medienmitteilungen wird über die Bedeutung einer leistungs- und konkurrenzfähigen schweizerischen Luftfahrt informiert, aber auch auf luftfahrtfeindliche Aktionen reagiert.
- Bei Streitigkeiten wird ein Schiedsgericht angeboten, um ein rasches und kostengünstiges Schlichtungsverfahren zu erwirken.
- Mit dem «AEROSUISSE-Letter» werden die Mitglieder quartalsweise über die laufenden Geschäfte der Schweizer Luftfahrt informiert.

## Zahlen und Fakten zur Luftfahrt

- Die Schweizer Linienflughäfen beschäftigen 2003 rund 30'000 Personen, in der ganzen Schweiz hängen insgesamt 160'000 Arbeitsstellen direkt und indirekt mit der Luftfahrt zusammen.
- Die Wertschöpfung der Schweizer Zivilluftfahrt betrug 2002 über 21 Milliarden Franken, was 4,6 % des Bruttoinlandproduktes der Schweiz ausmacht.
- Jedes neu in Betrieb genommene Kurz- und Mittelstreckenflugzeug generiert 40 bis 120 neue Arbeitsplätze, ein Grossraumflugzeug sogar 130 bis 160.
- Pro Million abgefertigter Passagiere werden 1'000 neue Arbeitsplätze an einem Flughafen direkt und weitere 4'000 indirekt geschaffen.
- Pro Jahr unternehmen rund 75 % der Schweizer Bevölkerung mindestens eine Flugreise mit einer Übernachtung.
- Der gesamte weltweite Luftverkehr ist mit nur 5 % am weltweiten Erdölverbrauch beteiligt.
- Ein modernes Passagierflugzeug verbraucht 3 Liter Kerosin pro Passagiersitz und 100 km.

## Qu'est-ce qu'AEROSUISSE?

Quelque 100 entreprises et organisations suisses actives dans tous les domaines de l'aviation font parties d'AEROSUISSE. Il s'agit notamment:

- des compagnies aériennes régulières et des compagnies charter
- des entreprises de l'aviation d'affaires, de l'aviation professionnelle et de l'aviation générale
- des écoles d'aviation et des clubs sportifs aéronautiques
- des trois aéroports internationaux et des aérodromes régionaux
- des plus importantes organisations de l'aviation civile helvétique
- des entreprises responsables des services au sol et de maintenances
- des avionneurs et des fabricants de pièces pour avions

## Quels sont les objectifs d'AEROSUISSE?

La Fédération faîtière de l'aviation suisse, fondée le 22 mai 1968 à Zurich, a pour but fondamental de défendre les intérêts de l'aviation civile suisse et d'assurer ses conditions d'existence à long terme. Elle représente tous les cercles intéressés à la promotion et au maintien de l'aéronautique et coordonne l'ensemble de leurs efforts.

AEROSUISSE s'efforce d'exercer une influence positive sur la procédure d'élaboration des lois concernant l'aéronautique et entretient des contacts étroits avec le gouvernement, les parlementaires fédéraux et les médias. Elle étudie tous les problèmes et prend position en ce qui concerne les questions fondamentales touchant l'aviation civile, sur les plans national et international, et tient périodiquement ses membres informés de tout ce qui a trait au transport aérien en Suisse.

## Comment AEROSUISSE agit-elle?

- La fédération faîtière informe régulièrement les parlementaires et, par le biais du secrétariat du groupe parlementaire s'occupant de l'aviation civile, elle agit directement au niveau du processus de prise de décision politique en fournissant au Parlement ou à ses commissions des informations ou des argumentaires ou encore en participant à des auditions.
- En formulant ses 10 postulats, AEROSUISSE s'est engagé fermement en faveur d'une politique aéronautique suisse vigoureuse et prospective.
- Grâce au système d'alerte anticipée AWACS, il sera possible de détecter à temps les dangers politiques qui pourraient menacer le trafic aérien.

## Comment ses membres profitent-ils des prestations d'AEROSUISSE?

- Une seule et unique voix sur le plan national donne plus de poids à leurs opinions.
- La publication régulière de communiqués permet d'informer le public sur l'importance d'une aviation helvétique performante et concurrentielle et de réagir en temps voulu à toute campagne hostile à l'aviation.
- En cas de conflit au sein de la branche aéronautique, la fédération offre de constituer un tribunal arbitral pour trouver un compromis rapide et avantageux.
- Les membres d'AEROSUISSE reçoivent trimestriellement une lettre d'information qui les tient au courant des derniers développements de l'actualité aéronautique en Suisse.

## Quelques faits et chiffres concernant l'aviation

- En 2003, les aéroports internationaux suisses occupaient environ 30'000 personnes. Pour l'ensemble du pays, ce sont au total 160'000 emplois qui dépendent directement ou indirectement de l'aviation civile.
- En 2002, l'aviation civile suisse a généré des revenus se chiffrant à plus de 21 milliards de francs, ce qui représente 4,6 % du produit intérieur brut du pays.
- La mise en service de chaque nouvel avion court ou moyen-courrier permet la création de 40 à 120 nouveaux emplois. Ces chiffres sont même de 130 à 160 lorsqu'il s'agit d'un long-courrier.
- En Suisse, pour chaque million de passagers enregistrés sur un aéroport, 1000 emplois sont directement créés et 4000 autres indirectement induits.
- Chaque année, près de 75 % de la population suisse effectue au moins un voyage par avion en passant une nuit au minimum sur son lieu de destination.
- La consommation en carburant de l'ensemble du transport aérien mondial ne représente que 5 % de la consommation mondiale de pétrole.
- Un avion de transport moderne ne consomme que 3 litres de kerosène au 100 km par passager.



## Die Mitglieder – Les Membres

**Aero-Club der Schweiz, Luzern**  
**Aero Insurance Service AG, Zürich-Flughafen**  
**Aéroport International de Genève, Genève 15**  
**Aéroport de Neuchâtel SA, Colombier**  
**Aéroport de Sion, Sion**  
**Aéroport Régional Les Eplatures SA, La Chaux-de-Fonds**  
**Air Business Consultants AG, Belp**  
**Air-Espace Sàrl, Colombier**  
**Air-Glaciers SA, Sion**  
**Aircraft Consulting Group Ltd., Allschwil**  
**Airport Altenrhein AG, Altenrhein**  
**ALPAR Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Belp**  
**Alpine Air Support GmbH, Brütten**  
**AOPA Switzerland, Opfikon**  
**Association du personnel de la tour de contrôle APTC, Genève-Aéroport**  
**Association suisse des aérodromes – Schweizer Flugplatzverein, Lausanne**  
**Association suisse des pilotes prof. d'avions, Meyrin 2**  
**Aviation Media AG, Teufen**  
**BAT Bodmer Lufttaxi AG, Zürich**  
**Belair Airlines AG, Zürich-Flughafen**  
**Breitling SA, Grenchen**  
**Cargologic AG, Zürich-Flughafen**  
**Cat Aviation AG, Zürich-Flughafen**  
**Darwin Airline SA, Lugano**  
**Dasnair SA, Genève 15**  
**Easyjet Switzerland SA, Cointrin**  
**Ecole de parachutisme de Château d'Oex, Le Vaud**  
**EDS Schweiz AG, Zürich**  
**EFOS Flight Charter AG, Kloten**  
**Erdöl-Vereinigung, Zürich**  
**EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, Basel**  
**European Business Aviation Association EBAA (Switzerland), Zollikon**  
**Executive Air Transport Ltd., Zollikerberg**  
**ExecuJet Charter AG, Zürich-Flughafen**  
**ExecuJet Operation Center AG, Zürich-Flughafen**  
**ExecuJet Switzerland AG, Zürich-Flughafen**  
**Farnair Switzerland AG, Basel-Flughafen**  
**Farner Air Service AG, Grenchen**  
**Farner Airwings AG, Solothurn**  
**Farner Aviation Holding AG, Solothurn**  
**Farner Air Services Swiss SA, Sion**  
**Fliegerschule Birrfeld AG, Birr-Lupfig**  
**FLUBAG Flugbetriebs AG, Neudorf**  
**Flugschule Eichenberger AG, Buttswil**  
**Flybaboo SA, Genève-Aéroport**  
**General Aviation Genossenschaft Basel, Basel-Flughafen**  
**Genossenschaft Flugplatz Oberengadin, Samedan**  
**Hello AG, Basel**  
**Helog AG, Küsnacht am Rigi**  
**Helvetic Airways AG, Zürich-Flughafen**  
**Holly Ballon AG, Bremgarten**  
**Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Bülach**  
**Huntsman Advanced Materials (Switzerland) GmbH, Basel**  
**IG Berner Luftverkehr, Bern**  
**IG Luftverkehr Vereinigung Pro Euro Airport, Basel**

**Japat AG - c/o Novartis International AG, Basel**  
**Jet Aviation Management AG, Zürich**  
**Ju-Air, Dübendorf**  
**Legendair Ltd., Reinach**  
**Lions Air AG, Zürich-Flughafen**  
**Lugano Airport, Agno**  
**Malbuwit AG Flight Training Center, Belp**  
**Mathys Aviation Ltd., Bettlach**  
**MFG Thurgau, Lommis**  
**Motorflug-Veteranen des AeCS – Vétérans du vol à moteur de l'AéCS, Corcelles-près-Payerne**  
**The Nuance Group AG, Glattbrugg**  
**Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans**  
**Privatair SA, Cointrin**  
**Rabbit-Air, Zürich-Flughafen**  
**Rega Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen**  
**Regionalflugplatz Jura – Grenchen AG, Grenchen**  
**Revue Thommen AG, Waldenburg**  
**RUAG Aerospace, Emmen**  
**SAIG Swiss Aeronautical Industries Group, Zürich**  
**Schweiz. Gletscherpiloten-Vereinigung SGPV – Association suisse des pilotes de glaciers ASPG, Sion**  
**Schweiz. Hängegleiter-Verband – Fédération Suisse de Vol Libre, Zürich**  
**Schweiz. Verband Flugtechnischer Betriebe – Association suisse des entreprises aérotechniques, Zollikofen**  
**Schweiz. Vereinigung für Flugwissenschaften – Association suisse des sciences aéronautiques, Emmen**  
**Schweizer Pool für Luftfahrtversicherungen – Pool suisse d'assurance d'aviation, Zürich-Flughafen**  
**Servair Private Charter AG, Zürich-Flughafen**  
**Sirius AG, Zürich-Flughafen**  
**SkyBus AG, Schneisingen**  
**Skycruise Switzerland AG, Lindau**  
**Skyguide, Genève 15**  
**Sky Jet AG, Zürich-Flughafen**  
**Slot Coordination Switzerland, Zürich-Flughafen**  
**Sphinx Wings Ltd., Solothurn**  
**SR Technics Switzerland, Zürich-Flughafen**  
**SWISS International Air Lines Ltd., Zürich-Flughafen**  
**Swiss Helicopter Association, Küsnacht**  
**Swiss Microlight Flyers (SMF), Haslen**  
**Swissport International Ltd., Zürich-Flughafen**  
**TAG AVIATION SA, Genève**  
**Twinair SA, Lausanne 30**  
**Unique, Zürich-Flughafen**  
**Verlag Cockpit, Winterthur**  
**VZ Insurance Services, Zürich**  
**Zimex Aviation Ltd., Zürich-Flughafen**

### Einzelmitglieder

Herr Ernst Wyler, Ehrenpräsident, Gümligen  
 Herr Dr. Pierre Moreillon, Ehrenpräsident, Lausanne  
 Herr Prof. Dr. Bernhard Staehelin, Ehrenmitglied, Basel  
 Herr Max Bachmann, Einzelmitglied, Kloten  
 Herr Rolf Kressig, Einzelmitglied, Onex  
 Herr Rudolf Stüssi, Einzelmitglied, Dielsdorf  
 Herr Christian P. Tschudi, Einzelmitglied, Rüschlikon



A E R O  S U I S S E

Dachverband der Fédération faîtière de  
schweizerischen Luftfahrt l'aviation suisse  
Monbijoustrasse 14 Monbijoustrasse 14  
Postfach 5236 Case postale 5236  
3001 Bern 3001 Berne

Tél. 031 390 98 90, Fax 031 390 99 03

E-mail: [aerosuisse@centrepatrional.ch](mailto:aerosuisse@centrepatrional.ch)  
[www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)