



A E R O  S U I S S E

JAHRESBERICHT 2005
RAPPORT ANNUEL 2005
RESOCONTO ANNUO 2005



DACHVERBAND DER SCHWEIZERISCHEN LUFTFAHRT
FÉDÉRATION FAÏTIÈRE DE L'AÉRONAUTIQUE SUISSE
ASSOCIAZIONE MANTELLO DELL'AERONAUTICA SVIZZERA

Wer ist die AEROSUISSE?

116 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, Argumentariern sowie Beteiligungen an Hearings direkt mitgewirkt.
- Mit ihren 10 Thesen setzt sich AEROSUISSE für eine starke und vorausschauende Schweizer Luftfahrtpolitik 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 luftfahrtschädliche 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 beschäftigten 2004 rund 30'500 Personen. In der ganzen Schweiz hängen insgesamt 176'600 Arbeitsstellen direkt, indirekt, induziert und katalytisch mit der Luftfahrt zusammen.
- Die Wertschöpfung der Schweizer Zivilluftfahrt betrug 2004 über 26 Milliarden Franken, was 5,9% 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 Passagiere werden 750–2000 neue Arbeitsplätze geschaffen.
- Im Jahre 2000 hat jede in der Schweiz wohnhafte Person durchschnittlich 0,87 Reisen mit dem Flugzeug unternommen. 35% der ausländischen Feriengäste, die 2005 in die Schweiz reisten, kamen mit dem Flugzeug.
- Der zivile Luftverkehr ist mit rund 3% am weltweiten Verbrauch von fossiler Energie beteiligt.
- Ein modernes Verkehrsflugzeug verbraucht auf 100 km rund drei Liter Flugtreibstoff pro Passagiersitz.

Qu'est-ce qu'AEROSUISSE?

Quelque 116 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
- du contrôle du trafic aérien
- des entreprises responsables des services au sol et de maintenances
- des avionneurs et des fabricants de pièces pour avions
- d'autres entreprises en relation avec l'aviation

Quels sont les objectifs d'AEROSUISSE?

La Fédération faitière 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, les autorités 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 faitière informe régulièrement les parlementaires et, par le biais du secrétariat du Groupe parlementaire aviation, 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 2004, les aéroports internationaux suisses occupaient environ 30'500 personnes. Pour l'ensemble du pays, ce sont au total 176'600 emplois qui dépendent directement, indirectement, induit et catalytique de l'aviation civile.
- En 2004, l'aviation civile suisse a généré des revenus se chiffrant à plus de 26 milliards de francs, ce qui représente 5,9% 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, 750-2000 emplois sont induits.
- En 2000, chaque résident suisse avait effectué en moyenne 0,87 voyage en avion.
- L'aviation civile participe pour environ 3% à la consommation mondiale d'énergie fossile.
- Un avion de haute technologie avancée consomme environ trois litres de kérosène par passager pour 100 km.



Inhalt

Contenu

Vorwort des Präsidenten	2	Introduction du président
Kommerzielle Luftfahrt	4	L'aviation commerciale
Flughäfen	8	Les aéroports
General Aviation	10	L'aviation générale
Flugsicherung	12	Les services de la navigation aérienne
Flugzeugindustrie	14	Les entreprises de maintenance et de fabrication de matériel aéronautique
Geschäftsstelle	16	Le secrétariat
Kommunikation	20	La communication
Erfolgsrechnung und Budget	21	Comptes de résultats et budget
Bilanzen per 31. Dezember 2005	22	Bilans au 31 décembre 2005
Bericht der Revisionsstelle	23	Rapport du poste de révision
Der Vorstand	24	Le comité de direction
Die Mitglieder	25	Les Membres



Vorwort des Präsidenten

Sehr verehrte Damen und Herren

Nach der Krise der letzten vier Jahre ist die Erholung der Luftfahrtbranche auch in der Schweiz spürbar. Erfreulicherweise wächst die Luftfahrt auch hierzulande wieder, allerdings langsamer als in den Konkurrenzländern. Dieser Wachstumsschwäche wird von der AEROSUISSE mit einem Effort zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit in allen Sparten begegnet. Dadurch soll ein qualitatives Wachstum des Luftfahrtstandortes Schweiz ermöglicht werden. Nicht zuletzt dank der intensiven Lobbyarbeit der AEROSUISSE misst der Bundesrat im Luftfahrtbericht der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit eine zentrale Bedeutung zu. Darüber zu wachen, dass diesem Willen auch nachgelebt wird, ist eine weitere Aufgabe der AEROSUISSE. Die Wichtigkeit dieser Funktion wird am folgenden Beispiel besonders deutlich.

Dank dem politischen Frühwarnsystem «AWACS» der AEROSUISSE bekam die AEROSUISSE Kenntnis von einer Gesetzesvorlage, welche den Luftfahrtstandort Schweiz zusätzlich mit mehreren Millionen Franken pro Jahr belastet hätte. Nach umfassender Aufklärungsarbeit durch die AEROSUISSE, hat

Introduction du président

Chère Madame, Cher Monsieur

La sortie de la crise qu'a connue la branche aéronautique au cours des quatre dernières années est amorcée et sensible, notamment en Suisse. Il est réjouissant de constater que chez nous aussi l'aéronautique a retrouvé le chemin de la croissance, même si celle-ci reste plus faible que dans les pays concurrents. Face à cette faiblesse de croissance, AEROSUISSE s'efforce d'améliorer la compétitivité de la Suisse en luttant sur tous les fronts. Par ces actions, nous espérons rendre possible une croissance qualitative du pôle aéronautique suisse. Les actions de lobbying menées par AEROSUISSE ont quant à elles permis au Conseil fédéral de concevoir la croissance de la compétitivité comme un élément central du rapport sur l'aviation. S'assurer que cette volonté aboutit à du concret représente une autre mission d'AEROSUISSE. L'exemple suivant illustre la portée de cette responsabilité. Grâce à son système d'alerte précoce politique «AWACS», AEROSUISSE a eu connaissance d'un projet de loi susceptible de pénaliser la navigation aérienne en Suisse de plusieurs millions de francs supplémentaires par an. Après une campagne d'information détaillée menée par AEROSUISSE,



das Parlament dieses für den Luftfahrtstandort Schweiz schädliche Gesetzesvorhaben abgelehnt.

Dies, aber auch beispielsweise die intensivierete Zusammenarbeit innerhalb des Systems Zivilluftfahrt, sind erste Erfolge auf dem anspruchsvollen Weg, hin zu einer besseren Wettbewerbsfähigkeit.

Auch im Berichtsjahr hat sich die AEROSUISSE wiederum in erfreulicher Weise zum Nutzen der Mitglieder entwickelt. Ich denke hier vor allem an folgende Meilensteine – um nur einige wichtige zu nennen:

- Einflussnahme bei der gesetzgeberischen Umsetzung des Luftfahrtberichtes
- Begleitung der Beratung des Luftfahrtberichtes und EASA im Parlament
- Ablehnung des Bundesgesetzes über neue Gebühren und Abgaben im Bereich des UVEK durch die eidgenössischen Räte
- Verbandslösung für Personalversicherungen für Mitglieder der AEROSUISSE
- Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit (FORUM, AEROSUISSE Letter, Website)
- Verleihung des 1. AEROSUISSE AVIATION AWARDS an Herrn Jean Pierre Jobin

le Parlement a refusé cette idée fort nuisible aux intérêts aéronautiques du pays. Ce succès mais également la collaboration plus étroite au sein du système aviation civile marquent les premiers pas vers une position concurrentielle plus favorable.

AEROSUISSE se félicite également d'avoir évolué durant l'exercice en revue au bénéfice de ses membres. Je pense ici plus particulièrement aux jalons suivants, pour ne citer que quelques-uns des plus importants:

- Influence lors de l'application législative du rapport sur l'aviation
- Accompagnement des débats sur le rapport sur l'aviation et l'AESA au Parlement
- Rejet de la Loi fédérale sur la (nouvelle) perception d'émoluments et de taxes dans le cadre du DETEC par les Chambres fédérales
- Solution globale pour les assurances des personnels des membres d'AEROSUISSE
- Relations publiques renforcées (FORUM, AEROSUISSE Letter, site Internet)
- Remise du premier AEROSUISSE AVIATION AWARD à Jean Pierre Jobin

- Relaunch der AEROSUISSE Website
- Vier Anlässe der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt

Die Qualität unserer Arbeit hat wiederum zahlreiche Unternehmungen dazu bewogen, Mitglied der AEROSUISSE zu werden. Per Ende 2005 zählte die AEROSUISSE 115 Mitglieder.

Auch an dieser Stelle möchte ich den Mitgliedern des Vorstandes und der Geschäftsstelle für ihr grosses und professionelles Engagement im Berichtsjahr meinen verbindlichen Dank aussprechen.

Auch 2006 wird für die AEROSUISSE wiederum von grossen Herausforderungen geprägt sein. Schwerpunkte werden unter anderem die Einflussnahme auf die gesetzgeberische Umsetzung des luftfahrtpolitischen Berichts, die Offensive für Forschung und Bildung in der Luftfahrt, der erste schweizerische Luftfahrtkongress, die Plafonierungsinitiative im Kanton Zürich und die Abwehr von Abgaben auf Flugscheinen zur Finanzierung der Entwicklungshilfe sein.

Mit herzlichen Grüssen



Paul Kurrus

- Re-lancement du site Internet AEROSUISSE
- Quatre événements organisés par le Groupe parlementaire aviation

La qualité de notre travail a convaincu de nombreux nouveaux membres de nous rejoindre. Fin 2005, AEROSUISSE ne comptait ainsi pas moins de 115 membres.

J'aimerais exprimer ici mes plus vifs remerciements au Comité de Direction et au Secrétariat général pour leur professionnalisme et l'ampleur de leur engagement pendant l'exercice en revue.

De grands défis attendent AEROSUISSE en 2006, avec entre autres l'influence sur l'application législative du rapport sur la politique aéronautique, l'offensive concernant la formation dans l'aéronautique, le premier Congrès suisse sur l'aviation civile, l'initiative de plafonnement dans le canton de Zurich et la défense des émoluments prélevés sur les billets pour le financement de l'aide au développement.

Cordialement



Paul Kurrus



Manfred Brennwald



Kommerzielle Luftfahrt

Luftverkehr: Nachfrage nimmt zu

Die Nachfrage im Bereich des Linienbetriebs ist nach einer ersten zögerlichen Belebung im 2004 weiter angestiegen. Die nationale Fluggesellschaft, Swiss International Air Lines, hat es erstmalig in ihrer Geschichte geschafft, im traditionell schwachen ersten Quartal schwarze Zahlen zu schreiben. Die teilweise drastischen Massnahmen, die zur Vorantreibung des «Turnaround» notwendig waren, beginnen ihre Wirkung zu entfalten. Während im Europageschäft Marktanteile gewonnen werden konnten, sind im Bereich interkontinentaler Verkehr die bereits im 2004 auf Rekordniveau gelegenen Sitzladefaktoren praktisch unverändert hoch.

Schwarze Zahlen allein reichen indessen nicht aus, um die relativ hohen Kapitalkosten einer Fluggesellschaft sowie die nötigen Mittel für Reinvestitionen in modernere Betriebsmittel, die wiederum einen ökologisch optimierten und ökonomisch wettbewerbsfähigen Flugbetrieb ermöglichen, abzudecken. Um dies nachhaltig sicherstellen zu können, bedarf es einer minimalen Umsatzrendite von etwa

5 bis 8%. Eine Herkulesaufgabe, wenn man die unheimliche Entwicklung bei den Kerosinpreisen sowie die nach wie vor sinkende Ertragskraft pro Flugticket mit in Betracht zieht.

Unzureichende Rahmenbedingungen

Die operationellen Rahmenbedingungen des Luftverkehrs in der Schweiz lassen nach wie vor zu wünschen übrig. Endlich ist eine längst fällig gewesene Luftfahrtpolitik geboren. Am 30. Mai 2006 wurde auf Initiative der AEROSUISSE unter der Ägide der economiesuisse ein erster Kongress der Luftfahrt Schweiz abgehalten. Der zahlreich besuchte Anlass, der fortan in regelmässigen Abständen wiederholt werden soll, hat ein erstes Zeichen gesetzt, dass die Bedeutung der kommerziellen Luftfahrt für unseren Geschäfts- und Tourismusstandort Schweiz von eminenter Bedeutung ist. Nun gilt es, vehement dafür einzustehen, dass dem Flughafen Zürich, der ohnehin mit schärfsten Restriktionen zu kämpfen hat, nicht durch weitere Einschränkungen (wie zum Beispiel die Plafonierungsinitiative es fordert) die «Sauerstoffzufuhr» derart gravierend abgeschnitten wird, dass eine Drehkreuzfunktion mit guter interkontinentaler Anbindung verunmöglicht wird.

L'aviation commerciale

Transport aérien: demande en hausse

La demande sur les lignes régulières, après une évolution timide en 2004, a poursuivi sa hausse. La compagnie nationale, Swiss International Air Lines, est sortie pour la première fois du rouge au premier trimestre, généralement réputé difficile. Les mesures drastiques ayant servi de base au redressement de l'entreprise provoquent leurs premiers effets. Des parts de marché ont été conquises sur le continent européen, tandis que sur le réseau intercontinental les chiffres records atteints en 2004 pour le taux de remplissage restent quasi inchangés.

Le simple fait de sortir du rouge ne suffit pas pour autant à couvrir le coût du capital, relativement élevé dans le cas d'une compagnie aérienne. Cela ne suffit pas non plus à permettre le réinvestissement dans des matériels d'exploitation modernes assurant un service aérien écologiquement optimisé et économiquement compétitif. Une rentabilité commerciale minimale de 5 à 8 % est nécessaire pour assu-

rer ces conditions sur la durée. Un travail de titan si on considère la hausse inquiétante des prix du kérosène et la baisse continue de la capacité bénéficiaire d'un billet.

Conditions-cadres insuffisantes

Les conditions-cadres opérationnelles pour le transport aérien en Suisse laissent toujours et encore à désirer. Une politique aéronautique, trop longtemps absente, a finalement vu le jour. Le 30 mai 2006 et à l'initiative d'AEROSUISSE, sous l'égide d'economiesuisse, se tenait le premier Congrès suisse sur l'aviation civile. Cet événement a connu une affluence importante et devrait avoir lieu régulièrement à l'avenir. Il est un signe de l'importance capitale que revêt l'aviation commerciale pour le pôle économique et touristique suisse. Il faut dans cette optique s'engager avec détermination pour que l'aéroport de Zurich, déjà sous le coup de restrictions très dures, ne soit pas soumis à de nouvelles limitations (comme l'initiative de plafonnement) qui l'asphyxieraient au risque d'entraver sa fonction centrale de plateforme disposant de bonnes connexions intercontinentales.



Business Aviation im Aufwind

Der positive Trend in der internationalen Geschäftsluftfahrt hielt auch im 2005 an. Steigende Nachfrage im Charterbereich mit Wachstumsraten zwischen 5 und 7% und einer hohen Auslastung der Schweizer Flotte bestätigen das Potenzial dieses Marktes für die kommenden Jahre. Immer mehr Unternehmen und Geschäftsleute entdecken die Vorteile der Business Aviation, schätzen die Zeitersparnis und Arbeitseffizienz, die Sicherheit und das sehr gute Preis-Leistungs-Verhältnis. Konzentrierte sich die Nachfrage und Auslastung der Charterflüge in früheren Jahren vorwiegend auf Geschäftsreisen von Montag bis Freitag, findet seit gut einem Jahr eine merkliche Entwicklung im Bereich Wochenendtrips zu Leisure-Zwecken statt. Vor allem südliche Küstendestinationen in Kroatien, der Costa Smeralda auf Sardinien und Südfrankreich waren während der Sommermonate stark nachgefragte Ziele.

L'aviation d'affaires a le vent en poupe

La tendance est toujours à la hausse pour l'aviation d'affaires en 2005. Le potentiel de croissance futur de ce marché se confirme avec une hausse de la demande sur charters atteignant des taux de 5 à 7% et un taux de remplissage élevé de la flotte suisse. De plus en plus d'entreprises et d'hommes d'affaires découvrent les avantages de l'aviation d'affaires, appréciant tout particulièrement le gain de temps et d'efficacité, la sécurité et l'excellent rapport qualité/prix. Si par le passé la demande et le remplissage des charters se concentraient principalement sur les vols d'affaires du lundi au vendredi, la tendance, depuis un an, est au développement sensible des voyages dans un cadre de loisir le week-end. Les destinations sur les côtes du Sud, comme la Croatie, la Costa Smeralda en Sardaigne et le Sud de la France ont connu de très fortes demandes durant les mois d'été.

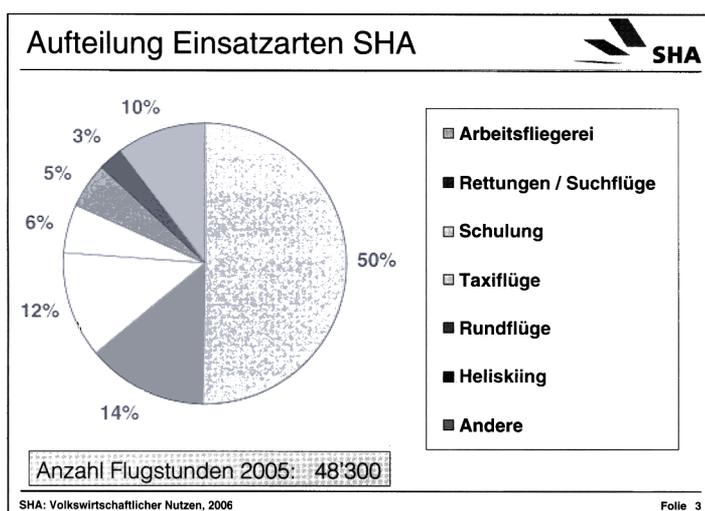
Mit über 140 HB-registrierten Businessjets in Europa verfügt die Schweiz über die viertgrösste Businessjet-Flotte Europas. Für viele internationale Unternehmen, die in der Schweiz eine Niederlassung besitzen, ist die Geschäftsluftfahrt ein unverzichtbares Transportmittel, das auch aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht zu vernachlässigen ist. 27 Schweizer Geschäftsflugfahrt-Unternehmen generieren allein aus den Flugleistungen jährlich über 500 Millionen Franken Umsatz, während mit weiteren Dienstleistungen wie beispielsweise Wartung und Umbau nochmals so viel umgesetzt wird. Die in der Schweiz beheimateten – und zu den weltweit führenden Business-Aviation-Firmen gehörenden – Jet Aviation, TAG Aviation und PrivatAir schaffen alleine in der Schweiz zusammen mehr als 3'000 Arbeitsplätze. Trotz der intensiven politischen Arbeit der AEROSUISSE konnte leider die Problematik in Bezug auf Mehrwertsteuer, Verkehrsrechte sowie Mineralölsteuerzuschlag auf Flugtreibstoffen auch im 2005 mit den zuständigen Stellen und Behörden noch nicht gelöst werden. Die Schweizer Business Aviation hat deswegen nach wie vor mit Standortnachteilen und verminderter Wettbewerbsfähigkeit gegenüber ihrer europäischen Konkurrenz zu kämpfen.

La Suisse se place au quatrième rang européen avec une flotte de plus de 140 business jets. Pour beaucoup d'entreprises internationales implantées en Suisse, l'aviation d'affaires représente un moyen de transport indispensable, qui ne doit pas être négligé d'un point de vue politico-économique. 27 entreprises d'aviation d'affaires suisses génèrent annuellement plus de CHF 500 millions de chiffre d'affaires et autant par la production de services annexes, comme la maintenance ou la rénovation. Parmi ces sociétés domiciliées en Suisse (et comptant parmi les entreprises leaders dans l'aviation d'affaires), Jet Aviation, TAG Aviation et PrivatAir emploient à elles seules plus de 3'000 personnes. Malgré un travail politique intensif mené par AEROSUISSE auprès des autorités compétentes, aucune des problématiques, que ce soit la TVA, le droit de trafic ou l'impôt sur les huiles minérales s'appliquant aux carburants, n'ont été résolues en 2005. L'aviation d'affaires helvétique doit toujours faire face à une localisation défavorable et une compétitivité moindre que celle de ses concurrentes européennes.



Unverzichtbare Helikopter

Die 25 Mitgliedfirmen der Swiss Helicopter Association (SHA) erwirtschafteten 2005 einen Umsatz von 163 Millionen Franken. Von den rund 48'300 Flugstunden entfielen rund 23'200 Stunden auf Flüge im Gebirge (48%). Fast zwei Drittel haben die Arbeitsfliegerei und Rettungsflüge ausgemacht.



Trotz diesen Statistiken haftet der Helikopterbranche in der breiteren Öffentlichkeit das Image an, ein Luxustransportmittel für «Jet-Setter» oder «Trendsportler» zu sein. Nur selten, so anlässlich der Hochwassersituation 2005 in der Schweiz, werden sich Politiker, Behörden und Betroffene für einen kurzen Moment bewusst, welche wichtige Rolle die Helikopter im Katastrophenfall spielen.

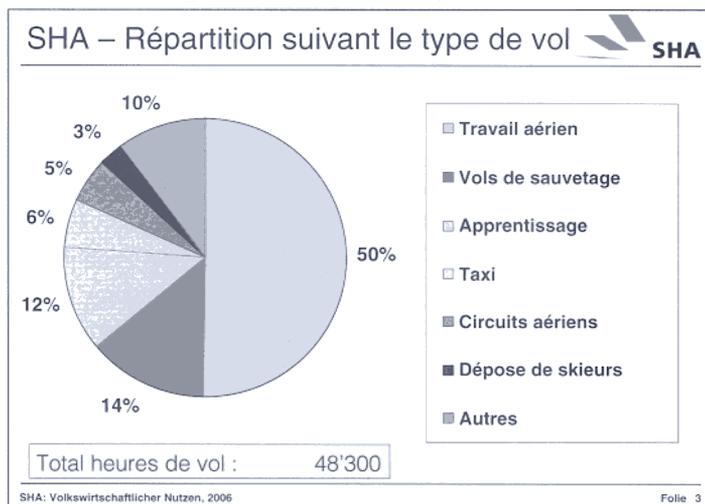
Für die Zukunft der Helikopterunternehmen wird es entscheidend sein, dass es gelingt, die meist emotionalen Diskussionen um Helikoptereinsätze zu versachlichen. Der Stellenwert der Branche für die Logistik im Gebirge, das Rettungswesen und den Tourismus muss mit Fakten dargelegt werden. Dabei ist die SHA auf die Unterstützung der AEROSUISSE angewiesen.

Kostspielige europäische Normen

Im letzten Jahresbericht wurde darauf hingewiesen, dass eine Übernahme der europäischen Normen (JAR-OPS3/JAR-FCL2) für die Helikopterbranche in unserem Land neben weit reichenden wirtschaftlichen Konsequenzen auch zahlreiche operationelle Einschränkungen mit sich bringen würde. Das Regelwerk stammt hauptsächlich aus der Offshore-Heli-

Indispensables hélicoptères

Les 25 membres de la Swiss Helicopter Association (SHA) ont généré en 2005 un chiffre d'affaires de CHF 163 millions. Sur un total de 48'300 heures de vol, 23'200 heures se sont déroulées en montagne (48%). Travail aérien et vols de sauvetage en ont représenté près des deux tiers.



Malgré ces statistiques, le secteur hélicoptère reste, aux yeux du grand public, synonyme de transport de luxe destiné aux seuls jet-setteurs et sportifs fortunés. Seuls de rares événements, comme les inondations qui ont touché la Suisse en 2005, font pour un court instant prendre conscience aux politiques, aux autorités et aux personnes concernées du rôle majeur que joue l'hélicoptère lors des catastrophes.

L'avenir des entreprises du secteur hélicoptère dépendra de la réussite du passage d'un discours émotionnel vers une compréhension plus pragmatique du rôle et de l'utilisation de l'hélicoptère. L'importance de la branche dans la chaîne logistique en haute montagne, le sauvetage et le tourisme doit pour cela être exposée de manière concrète. Dans cette tâche, la SHA peut compter sur le soutien d'AEROSUISSE.

Coûteuses normes européennes

Nous évoquons dans notre dernier rapport annuel l'ampleur des conséquences économiques et des limitations opérationnelles que représenterait l'application des normes euro-



kopterfliegerei (Versorgung von Ölplattformen) und trägt den topografischen Verhältnissen in den Alpen in keiner Weise Rechnung. Eine Übernahme dieser Normen hätte Investitionen von 115 Millionen Franken zur Folge, die jährlichen Mehrkosten würden über 32 Millionen betragen. Zusatzkosten von 150 Millionen würden auch für die öffentliche Hand entstehen (Umrüstung Spitallandeplätze). Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) teilt im Wesentlichen die Ansichten der SHA und hat deshalb beschlossen, die Anpassung dieser Normen auf Schweizer Verhältnisse in enger Zusammenarbeit mit der SHA vorzunehmen.

Ohne Gebirgslandeplätze keine Luftrettung

Die Verhandlungen bezüglich der Gebirgslandeplätze wurden im Januar 2006 wieder aufgenommen. Die bestehenden Gebirgslandeplätze sind für die Ausbildung und das Training der Helikopterpiloten unabdingbar. Sie beinhalten damit eine der wichtigsten Grundlagen der Luftrettung und für die Arbeitsfliegerei im Gebirge. Im gleichen Zeitraum wurde vom BAZL auch das Projekt zur Überprüfung der Bewilligungen für Aussenlandungen gestartet.

péennes (JAR-OPS3/JAR-FCL2) pour le secteur hélicoptère de notre pays. Ces normes ont été conçues principalement à l'adresse du secteur hélicoptère offshore (approvisionnement de plateformes pétrolières) et n'abordent en aucune façon les procédures applicables compte tenu de la topographie alpine. Une reprise de ces normes aurait engendré des investissements à hauteur de CHF 115 millions, pour un coût annuel supplémentaire de CHF 32 millions. A cela s'ajouterait un coût de CHF 150 millions pour la collectivité (transformation des places d'atterrissage des hôpitaux). L'OFAC partage dans les grandes lignes l'avis de la SHA et a donc décidé de procéder à une adaptation de ces normes aux particularités suisses dans le cadre d'une étroite collaboration avec la SHA.

Sans places d'atterrissage pas de sauvetage en montagne

Les négociations concernant les places d'atterrissage en haute montagne ont repris en janvier 2006. Les places d'atterrissage de haute montagne existantes sont indispensables à la formation et à l'entraînement des pilotes

Zusammenfassend können die Bedürfnisse der SHA-Mitglieder wie folgt formuliert werden: Die heutige Beschränkung auf 20 Bewegungen pro Monat für Aussenlandeplätze in *nicht dicht besiedeltem Gebiet* soll aufgehoben werden. In *dicht besiedelten Gebieten* sollen die bestehenden Limiten – mit Zustimmung der betroffenen Gemeinde – erhöht werden können. Die Aufhebung dieser Beschränkung ist sowohl sicherheitstechnisch wie auch ökologisch und wirtschaftlich sinnvoll: In einer Region kann der am besten geeignete Platz ausgewählt werden (Hindernisse, Lärm), zudem kann für solche Plätze das An- und Abflugverfahren definiert werden. Piloten und Hilfskräfte (Flughelfer) kennen die Gegebenheiten, und der Ablauf für Passagiere kann standardisiert werden. Zusätzlich entfallen unnötige Überflüge von und bis zum nächsten Heliport.

d'hélicoptères. Elles constituent de plus une des bases du sauvetage et du travail aérien en zone montagneuse. Au même moment débutait le projet de l'OFAC pour la vérification des autorisations d'atterrissage hors hélicoptère.

En résumé, les besoins des membres de la SHA pourraient être formulés comme suit: la limitation actuelle à 20 atterrissages hors hélicoptère en zone peu densément peuplée doit être levée. Dans les zones densément peuplées, les limitations existantes doivent être revues à la hausse avec l'accord des communes concernées. La levée de cette limitation est une question de bon sens, tant en matière de sécurité que d'un point de vue écologique et économique: On peut choisir dans une région l'endroit le plus adapté (obstacles, bruit) pour lequel on définit un protocole d'atterrissage et de décollage adéquat. Les pilotes et leurs aides (assistants de vol) connaissent les données spécifiques tandis que les procédures peuvent être standardisées pour les passagers. Enfin, une telle mesure permettrait d'économiser des allés-retours superflus en direction de l'héliport le plus proche.



Josef Felder

Flughäfen

Wollen wir die Nachfrage befriedigen?

Im Oktober 2005 hat der Bund eine Prognose der Nachfrageentwicklung an Schweizer Flughäfen veröffentlicht. Diese Nachfrageprognose erfasst das zukünftige Bedürfnis der Schweizerinnen und Schweizer nach Flugreisen bis ins Jahr 2030. Als Grundlage für die Berechnungen wurde ein zurückhaltendes Wirtschaftswachstum von 0,5 bis 1,4% gemäss Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) sowie eine starke Konkurrenzsituation in erster Linie durch die beiden deutschen Flughäfen Frankfurt und München gewählt.

Trotz diesen konservativen Annahmen zeigt die Studie, welche von der Firma Intraplan aus München erstellt wurde, dass bereits im Jahr 2020 gesamthaft 52,7 Millionen Passagiere jährlich die Schweizer Flughäfen passieren werden. Die Schweizer Flughäfen, und vor allem der Flughafen Zürich, werden dann die Nachfrage nicht mehr befriedigen können.

Les aéroports

Voulons-nous satisfaire la demande?

La Confédération a publié en octobre 2005 des pronostics portant sur l'évolution de la demande au niveau des aéroports helvétiques. Ces statistiques se concentrent sur les besoins en voyages aériens des Suisses sur une période allant jusqu'en 2030. Ils se fondent sur une hypothèse de croissance retenue de 0,5 à 1,4% conforme aux prévisions du Secrétariat d'Etat à l'économie (Seco) ainsi que sur une forte concurrence, principalement imputable aux aéroports allemands de Francfort et de Munich.

Malgré ces hypothèses conservatrices, l'étude menée par la société munichoise Intraplan démontre que les aéroports suisses verront passer 52,7 millions de passagers par an en 2020. Ces aéroports, principalement celui de Zurich, ne seront alors plus en mesure de répondre à cette demande.



Politik muss Stellung beziehen

Diese Studie ist nicht Wunschdenken der Luftfahrtindustrie und wurde weder von ihr in Auftrag gegeben noch bezahlt! Sie zeigt aufgrund begründeter Annahmen aber auf, dass die Schweizer Bevölkerung und mit ihr Vertreter der Schweizer Wirtschaft in Zukunft vermehrt per Flugzeug reisen wollen.

Mit der bestehenden Infrastruktur wird es nicht möglich sein, diese Nachfrage zu befriedigen. Da Planungs- und Genehmigungsverfahren bei Infrastrukturausbauten sehr viel Zeit beanspruchen, müssen wir bereits heute für die Zukunft planen. So steht jetzt die Frage im Raum, ob wir diese zukünftige Nachfrage befriedigen wollen oder nicht. Diese Frage kann nicht von den Flughafenbetreibern beantwortet werden, sondern muss von den Politikerinnen und Politikern als gewählte Vertreter des Volkes aufgegriffen werden. Die Politik ist gefordert, deutlich Stellung zu beziehen!

Les politiciens doivent prendre position

Cette étude ne reflète pas un fantasme de l'industrie aéronautique et n'a été ni commandée, ni payée par elle. Elle s'appuie sur l'hypothèse solide selon laquelle la population suisse et les représentants de l'économie helvétique souhaiteront de plus en plus voyager par avion à l'avenir.

Il ne sera pas possible, au vu des infrastructures existantes, de satisfaire cette demande. Dans la mesure où la planification et les autorisations de construction de telles infrastructures requièrent un temps très long, il nous faut commencer à planifier l'avenir dès aujourd'hui. La question de savoir si nous souhaitons ou non satisfaire cette demande future est posée. Cette question ne concerne pas les seuls exploitants des aéroports: politiciens, en leur qualité d'élus représentant le peuple, doivent prendre les choses en main. La politique se doit de prendre clairement position!

Zusammenarbeit intensiviert

Die AEROSUISSE setzte sich 2005 aktiv dafür ein, diese Problematik bekannt zu machen und ihr entsprechend zu begegnen. Die SIAA als Verband der Schweizer Flughäfen mit internationalem Verkehr begrüsst diese Bemühungen. Die Zusammenarbeit zwischen der AEROSUISSE und der SIAA wurde im vergangenen Jahr allgemein intensiviert. Gemeinsame Arbeitsgruppen befassen sich unter anderem mit der Möglichkeit, betriebswirtschaftliche Synergien zu nutzen, mit der Umsetzung von Schengen oder der Fussball-Europameisterschaft EURO 2008.

Sehr zu begrüßen ist der Beitritt der SIAA zu economiesuisse. Mit ihm wird die Bedeutung der Luftfahrt als Mittel zum Zweck für die Schweizer Wirtschaft unterstrichen und gleichzeitig die Möglichkeit geschaffen, Exponenten der Wirtschaft auf letztlich auch ihre zukünftigen Probleme aufmerksam zu machen – nämlich eine Schweiz ohne ausreichende Luftverkehrsanbindung. Die stetig steigenden Sicherheitsauflagen führen zu zunehmenden Belastungen aller Nutzer der Luftfahrtinfrastruktur und bedürfen seitens der AEROSUISSE einer aufmerksamen Beobachtung.

Coopérations intensifiées

AEROSUISSE s'est activement employée en 2005 à attirer l'attention sur cette problématique et à y répondre. L'Association des aéroports suisses (SIAA), regroupant l'ensemble des aéroports tournés vers le trafic international, salue ces efforts. La coopération entre AEROSUISSE et la SIAA a d'ailleurs connu un regain d'intensité au cours de l'année écoulée. Des groupes de travail communs étudient notamment la possibilité de synergies dans l'application des accords Schengen ou l'organisation logistique du Championnat d'Europe de football EURO 2008.

Saluons l'adhésion de la SIAA à economiesuisse. L'importance de l'aéronautique dans l'économie helvétique s'en retrouve soulignée comme étant un moyen et non une fin. Il lui sera désormais possible de mieux attirer l'attention des acteurs de l'économie sur les problèmes qui les attendent à l'avenir, c'est-à-dire une Suisse ne disposant pas de suffisamment de connexions aériennes. Les exigences de sécurité toujours plus sévères imposent des charges de plus en plus lourdes aux utilisateurs de l'infrastructure du transport aérien, une tendance qui mérite l'attention particulière d'AEROSUISSE.

Felix Kiser



General Aviation

An vielen Fronten Gegenwind

Die Untergruppe Leichtaviatik der General Aviation hatte auch im Berichtsjahr an vielen Fronten zu kämpfen. Dazu gehörten vor allem:

- Bearbeitung und die dazugehörigen Umsetzungsmassnahmen des luftfahrtpolitischen Berichts des Bundesrats
- Gebühreneinführung bei Produkten der MeteoSchweiz
- Inkraftsetzung der stark vergrösserten TMA Zürich infolge der deutschen Verordnung DVO 3
- Ungenügende Sofortmassnahmen seitens BAZL zur Verbesserung der TMA Zürich
- Fehlende Transparenz im BAZL-Entscheid zur Senkung des TMA-Sektors 4 in Zürich
- Weiterer Rückgang der Anzahl Fluglizenzen (ausgenommen Helikopter-, Ballon-, Fallschirm- und Hängegleiterlizenzen)
- Flugtreibstoffbesteuerung für private Auslandsflüge
- Planung von erweitertem kontrolliertem Luftraum für das ILS 34 Basel

L'aviation générale

Vents contraires tous azimuts

Le sous-groupe aviation légère de l'aviation générale a lui aussi dû combattre sur plusieurs fronts pendant l'exercice en revue. Les événements suivants en rendent compte:

- Rédaction et mesures d'applications du rapport sur la politique aéronautique du Conseil fédéral
- Introduction d'une taxe sur les produits de MétéoSuisse
- Mise en œuvre de la TMA très agrandie à Zurich en raison de l'ordonnance allemande DVO 3
- Insuffisance des mesures immédiates prises par l'OFAC pour l'amélioration de la TMA à Zurich
- Manque de transparence dans la décision de l'OFAC pour l'abaissement de la TMA secteur 4 à Zurich
- Poursuite du recul du nombre de licences de vol (hormis licences de pilotes d'hélicoptères, de ballons, parachutes et parapentes)
- Taxation des carburants pour les vols privés à destination de l'étranger

- Antrag J. Fehr zur Deckung von Flugsicherungskosten durch den Sichtflugverkehr
- Kampf zur Beibehaltung von Art. 101a Luftfahrtgesetz

Aber auch einige Lichtblicke

Folgende Punkte sind positiv zu werten:

- Einführung der neuen Flugzeugkategorie Ecolight mitsamt dem entsprechenden Lizenzwesen
- Keine erheblichen Neueinschränkungen infolge von Safety Assessments
- VFR-freundliche Bewirtschaftungslösungen im künftigen neuen Luftraum Basel
- Turicum III als Massnahme des Safety Assessments DVO 3
- Durchführung der Pilotphase im Projekt «grenzüberschreitender Verkehr ausserhalb von Zollflugplätzen»
- Umwandlung des Antrags J. Fehr und des Gegenprojekts des BAZL in ein Mandat zur Erarbeitung neuer Finanzierungsgrundlagen der Flugsicherung
- Unfallfreie Einführung und Betrieb in der total neuen TMA Zürich, insbesondere dank der Herausgabe einer Terminal Chart auf Initiative der General Aviation

- Extension planifiée de l'espace aérien contrôlé pour l'ILS 34 de Bâle/Mulhouse
- Proposition J. Fehr pour le financement des coûts de sécurité aérienne par le vol à vue
- Bataille pour le maintien de l'article 101a de la Loi sur l'aviation (LA)

Mais aussi quelques éclaircies

Événements ayant eu une influence positive sur l'aviation générale:

- Introduction de la nouvelle catégorie d'aéronefs Ecolight ainsi que de la licence correspondante
- Aucune nouvelle limitation majeure résultant des Safety Assessments
- Aménagements favorables au VFR dans le futur espace aérien bâlois
- Mise en œuvre de la mesure Turicum III par les Safety Assessments DVO 3
- Exécution de la phase pilote dans le projet de trafic transfrontalier en dehors des aéroports douaniers



Intransparente Meteokosten

Die der AEROSUISSE angeschlossenen Verbände der Leichtaviatik (Aero-Club, AOPA, Flugplatzverein und Schweizerischer Hängegleiter-Verband/SHV) haben keine Mühe und Kosten gescheut, vereint im General Aviation Steering Committee (GASCO) oder im Alleingang ihre Ziele bei Regulator und Provider zu erreichen. Durch die AEROSUISSE wurde nebst direkten Aussprachen mit unserer nationalen Behörde vor allem politisches Lobbying erfolgreich betrieben. Die Vertretung in verschiedenen Gremien und Arbeitsgruppen ist ebenfalls ein wichtiges Instrument zur Wahrung der Interessen der Leichtaviatik.

Untransparentes Verhalten hat im Berichtsjahr zu grösseren Aufregungen geführt. Zum einen ist die mangelnde Aussagekraft der VFR-Kosten von MeteoSchweiz auf höchster Ebene im SALT thematisiert worden, und zum anderen konnte der BAZL-Entscheid zur Senkung der TMA 4 von Zürich nicht nachvollzogen werden, weshalb die Leichtaviatik vom BAZL eine unabhängige Expertise forderte und auch zugesichert bekam. Der Zürcher Luftraum wird somit noch einige Änderungen erfahren.

- Transition de la proposition J. Fehr et du contre-projet de l'OFAC en un mandat pour la création de nouvelles sources de financements pour la sécurité aérienne
- Introduction et fonctionnement sans incident de la toute nouvelle TMA à Zurich, grâce notamment à la publication d'un Terminal Chart à l'initiative de l'aviation générale

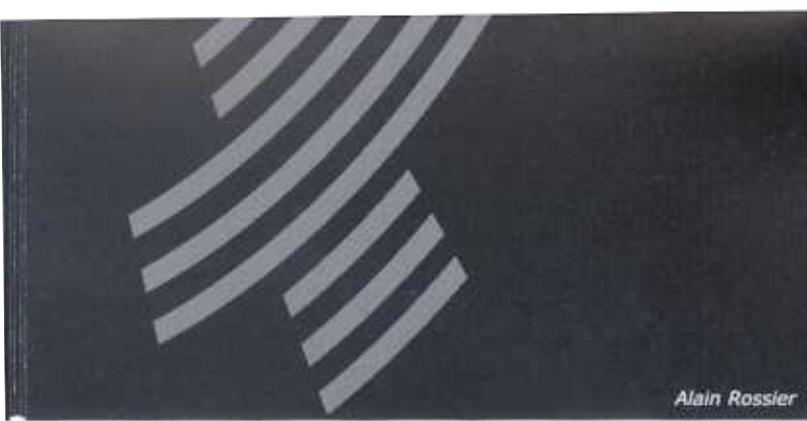
Coûts météo opaques

Les associations de l'aviation légère rattachées à AEROSUISSE (Aéro-Club, AOPA, Association Suisse des Aéroports et Fédération Suisse de Vol Libre/FSVL) n'ont économisé ni leurs efforts ni leurs deniers, que ce soit unis au sein du General Aviation Steering Committee (GASCO) ou en solitaire pour atteindre leur but auprès du Regulateur et Provider. Par la voix d'AEROSUISSE, en plus de discussions directes avec nos autorités nationales, un travail de lobbying important a été efficacement mené. La représentation par différents comités et groupes de travail s'inscrit comme un instrument de poids, ce également pour la défense des intérêts de l'aviation légère.

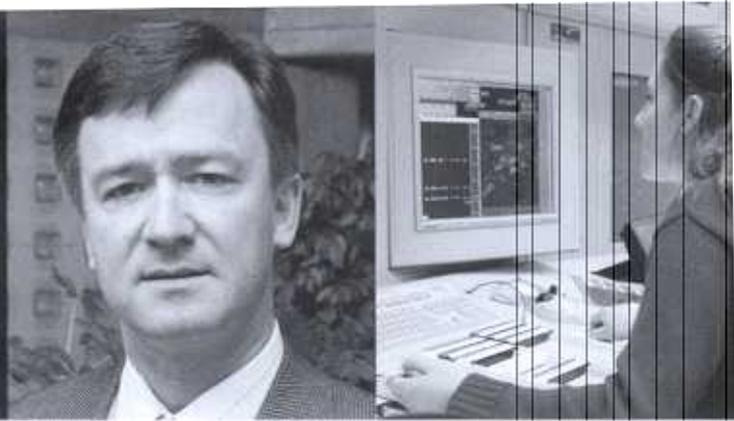
Mit dem bundesrätlichen Bericht zur nationalen Luftfahrtpolitik ist ein wichtiges Zeichen gesetzt worden. Es ist nun unter anderem auch die Aufgabe der Sparte Leichtaviatik der AEROSUISSE, die effiziente Umsetzung dieses Berichts im Hinblick auf die Wahrung unserer Interessen voranzutreiben.

L'opacité de certains comportements a suscité de vives réactions pendant l'exercice en revue. D'une part, ce sont les tarifs VFR peu clairs pratiqués par MétéoSuisse qui ont été l'objet de discussions aux plus hauts échelons du SALT. D'autre part c'est la décision de l'OFAC d'abaisser la TMA secteur 4 à Zurich, qui, en raison des zones d'ombre qu'elle comportait, a motivé la demande de l'aviation légère à l'OFAC d'une expertise indépendante, qui lui a été accordée. L'espace aérien zurichois connaîtra ainsi encore quelques modifications.

Une étape marquante a été franchie avec le rapport fédéral portant sur la politique aéronautique nationale. Il est désormais aussi du devoir de la division aviation légère d'AEROSUISSE de suivre de près la bonne application de ce rapport afin de garantir le respect et la défense de nos intérêts communs.



Alain Rossier



Flugsicherung

Ein erfolgreiches Jahr

Für die Flugsicherung skyguide war 2005 betrieblich und wirtschaftlich ein erfolgreiches Jahr. Einerseits ist es skyguide trotz Mehrverkehr gelungen, die auf die Flugsicherung zurückzuführenden Verspätungen auf einem vergleichbar tiefen Niveau wie 2004 zu halten. Andererseits konnte sie als nichtgewinnorientiertes Unternehmen weitere Mängel im Finanzierungssystem verbessern und verursachergerechter wirtschaften.

Im Frühjahr 2005 führte skyguide in Zürich – ohne Einschränkungen für ihre Kunden – mit der Umsetzung der Bestimmungen der deutschen Luftverkehrsverordnung (DVO 3) die grösste Neugestaltung des Luftraums in der Geschichte der Schweizer Luftfahrt durch. Mit der erfolgreichen Einführung des «stripless»-Kontrollsystems, das ohne die traditionellen Papierstreifen (stripless) auskommt, ist skyguide neue Wege gegangen, welche europaweit auf grosse Aufmerksamkeit stossen.

Les services de la navigation aérienne

Une année réussie

L'année 2005 a été réussie, tant du point de vue opérationnel qu'économique. D'une part, skyguide est parvenue – en dépit de l'augmentation du trafic – à maintenir les retards dus aux services de la navigation aérienne au niveau de 2004, déjà bas. D'autre part, elle a réussi, en tant qu'entreprise à but non lucratif, à combler certaines lacunes du système de financement et à pratiquer une gestion fondée sur le principe de la causalité.

Au printemps 2005, skyguide a réalisé à Zurich la plus profonde mutation de l'espace aérien de l'histoire de l'aviation suisse – sans que ses clients souffrent de restrictions – pour mettre en œuvre les dispositions de l'ordonnance allemande sur la circulation aérienne (DVO 3). Avec l'introduction réussie d'un système innovateur pour le contrôle qui se fait sans fiches de progression en papier

Kosten im Griff zum Vorteil der Kunden

skyguide bemüht sich seit Jahren, ihren Kunden vorteilhafte Tarife anzubieten. Einen Teilerfolg stellt deshalb die um eine Million Franken gesenkte Rechnung der MeteoSchweiz dar, das Resultat intensiver Verhandlungen. Profitieren davon können die Kunden: 2006 senkt skyguide ihre Tarife erneut.

Dass diese Leistungen nicht auf Kosten der Sicherheit erfolgen, beweist eine weitere Verbesserungsmassnahme der Sicherheitskultur: Mit der Einführung eines neuen «Investigation Reports» kommt die skyguide der so genannten «Just Culture» einen Schritt näher. Sicherheitsmeldungen erfolgen nun unabhängig vom Linienmanagement, sodass systeminhärente Fehler rascher entdeckt, schneller untersucht und korrigierende Massnahmen zügig bestimmt und umgesetzt werden können.

Europäische Kooperationen und Verträge

Auf europäischer Ebene geht die Zusammenarbeit mit anderen Flugsicherungsorganisationen gezielt weiter. Eines

(«stripless»), skyguide poursuit une nouvelle voie dans le contrôle aérien qui a déjà attiré une grande attention au niveau européen.

Coûts maîtrisés à l'avantage des clients

Cela fait des années que skyguide s'emploie à offrir à ses clients des tarifs avantageux. Un succès partiel est donc la facture de MétéoSuisse réduite d'un million de francs; elle est le fruit de négociations répétées et les clients pourront en profiter puisque skyguide abaissera à nouveau ses tarifs en 2006.

Notre performance ne se fait pas au détriment de la sécurité, comme le prouve une nouvelle amélioration de notre culture de sécurité: avec la mise en place d'un nouveau processus d'investigation, skyguide se rapproche encore davantage de la «Just Culture». Les déclarations d'incident ne passent désormais plus par la voie hiérarchique, de façon à identifier plus rapidement les erreurs inhérentes au système, à accélérer l'enquête et à adopter puis à mettre en œuvre avec célérité les mesures correctrices.



der bekanntesten Produkte der skyguide, das Selbstbriefing System AMIE, das auf mehr als 80 Standorten in der Schweiz von Tausenden von Piloten täglich für die Flugvorbereitung benützt wird, ist in Zusammenarbeit mit Austro Control vollständig erneuert und für einen internationalen Einsatz vorbereitet worden. Im Rahmen der Vorarbeiten zum zukünftigen einheitlichen europäischen Luftraum (SES) arbeitet skyguide intensiv an einer Machbarkeitsstudie für einen «Functional Airspace Block» mit Frankreich. skyguide drängt auch weiter darauf, die bestehenden Delegationsabkommen vertraglich zu regeln. Neben den Lufträumen im italienischen und österreichischen Grenzgebiet harret vor allem der von skyguide kontrollierte süddeutsche Luftraum einer klaren gesetzlichen Regelung.

Zivil-militärische Integration

Die zivil-militärische Integration der Flugsicherung steht auf soliden Fundamenten. Mit der Schweizer Luftwaffe unterzeichnete die skyguide eine neue Leistungsvereinbarung, die das gegenseitige Vertrauensverhältnis belegt und eine weitere Erhöhung der Flexibilität in der

Nutzung des Luftraums für zivile und militärische Zwecke ermöglicht. Das gemeinsame Betriebszentrum in Wangen bei Dübendorf, das in einigen Jahren das Flugsicherungszentrum am Flughafen Kloten ablöst, wurde im Juni 2005 abgenommen. Mit dem sukzessiven Bezug hat nun auch die räumliche Integration begonnen.

skyguide lieferte dem Regulator BAZL zudem die Grundlagen für eine Regelung der Flugsicherung auf den regionalen Flugplätzen. Im April 2006 hat skyguide die Flugsicherung auf dem Flughafen Buochs, ihrem nun zwölften Standort, übernommen.

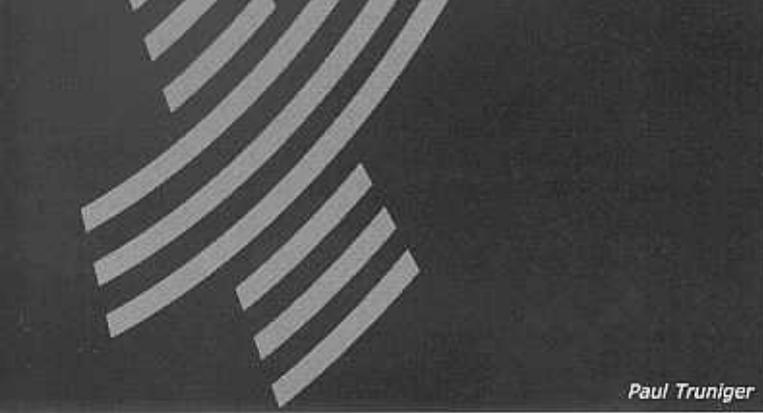
Coopérations européennes et contrats

A l'échelon européen, skyguide poursuit des coopérations ciblées avec d'autres services de la navigation aérienne. Ainsi, avec Austro Control, skyguide a entièrement renouvelé et préparé, pour l'exploiter au niveau international, le système de selfbriefing AMIE que des milliers de pilotes utilisent chaque jour sur plus de 80 sites en Suisse dans la planification de leurs vols. Dans le cadre des préparatifs du futur «Ciel unique européen», skyguide collabore étroitement à la réalisation d'une étude de faisabilité portant sur un bloc fonctionnel d'espace aérien avec la France. skyguide appelle toujours de ses vœux une réglementation contractuelle pour les accords de délégation existants. Outre les espaces aériens des régions transfrontalières italienne et autrichienne, c'est avant tout l'espace aérien du sud de l'Allemagne contrôlé par skyguide qui attend une réglementation légale claire.

L'intégration des services civils et militaires

L'intégration des services civils et militaires repose sur de solides assises. skyguide a ainsi signé un nouveau contrat de prestations avec les Forces aériennes suisses, qui témoigne de la confiance mutuelle et ouvre la voie à davantage de souplesse dans l'usage de l'espace aérien à des fins civiles et militaires. La remise des clés du centre opérationnel commun à Wangen (près de Dübendorf), qui remplacera dans quelques années le centre de la navigation aérienne de l'aéroport de Kloten, a eu lieu en juin 2005. Avec l'occupation successive des locaux, l'intégration géographique des services de la navigation aérienne civils et militaires est en bonne voie.

skyguide a livré au régulateur OFAC les bases d'une réglementation des services du contrôle aérien aux aérodromes régionaux. En avril 2006, elle a repris les services du contrôle aérien sur l'aérodrome de Buochs, qui constitue son 12 site.



Paul Truniger



Flugzeugindustrie

Preisdruck und Überregulierung

Die schweizerische Flugzeugindustrie, bestehend einerseits aus Herstellern von Flugmaterial und Flugzeugkomponenten und andererseits aus Firmen, welche auf den Unterhalt von Flugzeugen und deren Komponenten spezialisiert sind, konnte 2005 vielfach von der Erholung der internationalen Luftfahrtindustrie, aber auch von der besseren konjunkturellen Lage in der Schweiz Nutzen ziehen. Dies zeigt sich in einer Verbesserung der Profite, aber auch in gut gefüllten Auftragsbüchern vor allem der grösseren Unternehmen.

Bei den KMUs schmälern ein grosser Preisdruck und die immer noch zunehmende Überregulierung die Ergebnisse. Die ausgezeichnete Stellung verschiedenster Produkte und Dienstleistungen im internationalen Markt, das hohe Qualitätsniveau sowie Ausbildung und Flexibilität des Personals zeichnen die erfolgreichen Firmen der Luftfahrtbranche der schweizerischen Industrie aus. Der Wirtschaftsstandort Schweiz stellt dabei eine wichtige Leistungs- und Know-how-Basis dar, der sich ständig den neuen Anfor-

Maintenance et fabrication

Pression des prix et «surrégulation»

L'industrie aéronautique suisse, composée d'une part des fabricants de matériel et de composants aéronautiques et d'autre part des entreprises spécialisées dans la maintenance des appareils et de leurs composants ont globalement profité de l'embellie de la situation de l'industrie aéronautique mondiale concomitante d'une conjoncture plus favorable sur le sol helvétique. Cela se traduit concrètement par une hausse des profits mais aussi par des carnets de commande bien remplis, en particulier dans les grandes entreprises.

Sous la pression des prix et de la «surrégulation» les résultats des PME ont été compressés. Les places de choix occupées par différents produits sur le marché international, le niveau élevé de qualité, la formation et la flexibilité du personnel sont les marques distinctives des sociétés helvétiques de l'industrie aéronautique qui tirent leur épingle du jeu. Le pôle économique suisse constitue une plateforme de services et de savoir-faire importante, qui doit sans cesse

derungen des internationalen Marktes anpassen muss. AEROSUISSE konnte auch in diesem Jahr durch verschiedene Aktivitäten zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Flugzeugindustrie beitragen.

EASA-Beitritt bringt Harmonisierung

Im vergangenen Jahr hat das eidgenössische Parlament dem Beitritt der Schweiz zur EASA, der europäischen Luftfahrtbehörde, zugestimmt. Damit ist eine Voraussetzung erfüllt, dass die schweizerischen Vorschriften für die Luftfahrt mit den europäischen harmonisiert sind, und die Betriebsbewilligungen international gegenseitig anerkannt werden. Mit dem nahenden Beitritt zur EASA nimmt der Handlungsspielraum des BAZL sichtbar ab. Wir erwarten, dass die schweizerischen Behörden den verbleibenden Spielraum im Interesse des schweizerischen Luftfahrtstandorts nutzen und diesen Standort auch in der EASA vertreten werden.

AEROSUISSE wird sich stark machen, dass diese Möglichkeiten nicht verpasst werden. Mit dem Beitritt zur EASA wird auch eine markante Änderung der Gebührenstruktur verbunden sein. Leider ist ein weiterer Anstieg der Gebühren zu erwarten. AEROSUISSE konnte bereits

s'adapter aux exigences des marchés internationaux. Au cours de l'exercice en revue et comme par le passé, AEROSUISSE a contribué, par ses différentes activités, à l'amélioration des conditions-cadres dans l'industrie aéronautique.

Harmonisation grâce à l'adhésion à l'AESA

L'an passé, le Parlement suisse a donné son aval à l'adhésion de la Suisse à l'AESA, l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne. Par cette adhésion, l'harmonisation des règles aéronautiques en vigueur en Suisse avec celles de l'Europe est acquise, tout comme la reconnaissance internationale et mutuelle des autorisations d'exploitation. Le domaine de compétence de l'OFAC va quant à lui en se réduisant à l'approche de l'adhésion à l'AESA. Nous sommes d'avis que les autorités helvétiques doivent utiliser l'espace de compétence restant dans l'intérêt du pôle aéronautique suisse et quelles représentent ses intérêts au sein même de l'AESA.

AEROSUISSE mettra tout en œuvre afin de ne pas rater ces opportunités. L'adhésion à l'AESA entraînera de fait une modification radicale de la structure des taxes et une nouvelle hausse de leur montant est malheureusement à



den Einfluss beim BAZL geltend machen und wird auf hohe Transparenz und sachliche Begründungen pochen.

Mehr Rücksicht auf KMUs nehmen

Seit Beginn des Jahres 2005 sind die neuen Strukturen des BAZL in Kraft. AEROSUISSE und die angeschlossenen Organisationen der Flugzeugindustrie konnten zur neuen Geschäftsleitung des BAZL eine gute Arbeitsbeziehung aufbauen unter Wahrung der gegenseitigen Interessen. Dieser Beziehung kommt ein besonders hoher Stellenwert zu, weil die Schweizer Industrie in einem stark regulierten Umfeld arbeitet. Die schweizerische Luftfahrtspolitik soll explizit zu konkurrenzfähigen Rahmenbedingungen für die Industrie beitragen.

AEROSUISSE wird auch in Zukunft viel Gewicht auf den Ausbau dieser Zusammenarbeit legen und gegenüber UVEK und BAZL klare Positionen vertreten. Das wirtschaftliche Überleben vor allem der KMUs kann nur gesichert werden, wenn die gesetzlichen Rahmenbedingungen auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der KMUs Rücksicht nehmen. Hier kommt dem politischen Bewusstsein der Behörden eine Schlüsselrolle zu.

prévoir. AEROSUISSE a déjà pu faire valoir son influence auprès de l'OFAC et mettra en avant la nécessité d'une transparence totale et de justifications objectives.

Mieux prendre en compte les PME

La nouvelle structure de l'OFAC a pris effet au début de l'année 2005. AEROSUISSE et ses organisations partenaires de l'industrie aéronautique ont pu construire une bonne relation de travail avec la nouvelle direction de l'OFAC dans un but de défense des intérêts de chacun. Cette relation est d'autant plus importante que l'industrie suisse est soumise à un environnement très régulé. La politique aéronautique suisse doit explicitement contribuer à créer des conditions-cadres ayant pour effet une augmentation de la compétitivité de l'industrie.

AEROSUISSE continuera à l'avenir à bâtir cette collaboration et à maintenir des positions claires envers le DETEC et l'OFAC. La survie économique, en premier lieu celle des PME, ne peut être garantie qu'à la condition que le cadre légal prenne en compte la capacité économique des PME. La prise de conscience de cette réalité de la part des politiciens joue ici un rôle crucial.

Internationale Vernetzung immer wichtiger

Im Jahr 2005 konnten die Bestrebungen von AEROSUISSE auf dem Gebiet der Forschungs- und Lehr- sowie Ausbildungstätigkeit in wichtigen Teilbereichen weitergetrieben werden. Es liegen nun gute Möglichkeiten vor, die Know-how-Basis der Schweiz durch die Industrie besser zu vernetzen und auch zu nutzen. Es sind noch einige Anstrengungen notwendig, um diese Möglichkeiten voll auszuschöpfen.

Im Jahr 2005 konnten die Anstrengungen verstärkt werden, die Stimme der Herstellerbetriebe vermehrt zu bündeln und die Präsenz in der AEROSUISSE zu verstärken. Es wird noch einiges an Koordination erfordern, um die Interessen dieses Industriezweiges gegenüber der Politik, dem Gesetzgeber, aber auch der Öffentlichkeit genügend zu vertreten. Aber auch die Frage, wie dieser Industriezweig in seiner internationalen Ausrichtung besser unterstützt werden kann, wird sich in nächster Zeit stellen. Die internationale Vernetzung erweist sich in unserer global tätigen Industrie als immer bedeutungsvoller. So ist es besonders erwähnenswert, dass ein bedeutender Zweig der schweizerischen Flugzeugindustrie Mitglied der ASD (Aerospace and Defense Association of European Industries) werden konnte.

Des réseaux internationaux toujours plus importants

En 2005, AEROSUISSE a poursuivi ses efforts dans les domaines de la recherche, de l'apprentissage et de la formation dans des secteurs-clés. D'intéressantes opportunités s'offrent à la Suisse pour partager son savoir-faire à l'intérieur du réseau industriel ou tout simplement pour en faire meilleur usage.

2005 a vu les efforts s'intensifier, les voix des fabricants s'unir de plus en plus pour affirmer leur présence au sein d'AEROSUISSE. Une coordination plus efficace est indispensable pour représenter plus efficacement encore les intérêts de cette branche de l'industrie face aux politiques, aux législateurs mais aussi face au grand public. Dans les prochains temps se posera la question de savoir comment mieux soutenir cette branche de l'industrie dans son orientation internationale, tant il est vrai que l'importance des réseaux internationaux dans notre industrie, œuvrant à l'échelle mondiale, se fait de plus en plus sensible. Il convient ici de souligner qu'une branche importante de l'industrie aéronautique suisse a pu ainsi adhérer à l'ASD (Aerospace and Defense Association of European Industries).



Kurt Howald



Geschäftsstelle

Der direkte Link ins Parlament

Das Sekretariat der AEROSUISSE wird im Rahmen eines Teilzeitmandats geführt. Die Fülle an Geschäften und die weiter intensivierten Aktivitäten der AEROSUISSE haben 2005 zu einer zusätzlichen Belastung der Geschäftsstelle geführt. Von den zahlreichen Tätigkeiten der Geschäftsstelle seien nachfolgend die Wichtigsten erwähnt.

Politische Geschäfte und Vernehmlassungen

- Stellungnahme im Vernehmlassungsverfahren zum Bundesgesetz über Gebühren und Abgaben im UVEK; Redaktion verschiedener Positionspapiere und Begleitung der Beratung dieses Bundesgesetzes in den Verkehrskommissionen beider Räte und im Parlament
- Positionspapier für die parlamentarische Beratung des Berichtes des Bundesrates über die Luftfahrtpolitik (auf Veranlassung der AEROSUISSE war von der KVF-

Le secrétariat

Un lien direct avec le Parlement

AEROSUISSE est dotée d'un secrétariat général à temps partiel. Le volume d'affaires important et les activités toujours de plus en plus intenses d'AEROSUISSE ont continué d'augmenter considérablement sa charge de travail. Les activités du secrétariat sont multiples, nous évoquerons ci-dessous les plus significatives.

Affaires politiques et consultations

- Prise de position dans la procédure de consultation sur la Loi fédérale portant sur la perception d'émoluments et de taxes du DETEC; rédaction de prises de position et accompagnement des débats de cette Loi fédérale au sein des Commissions des transports des deux Conseils et du Parlement
- Prise de position écrite auprès des parlementaires lors du débat sur le rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique (à l'initiative d'AEROSUISSE une motion présentée au Conseil national par la Commission des transports et des télécommunications (CTT) a mené à ce débat)
- Avis à la Commission des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil national sur l'initiative parlementaire



Nationalrat Antrag auf Beratung dieses Berichts im Nationalrat gestellt worden)

- Eingabe an die KVF-Nationalrat zur parlamentarischen Initiative Hegetschweiler betreffend Finanzierung der Lärmschutzmassnahmen auf den Landesflughäfen
- Stellungnahme in der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die CO₂-Abgabe
- Stellungnahme gegen die Abschaffung von Artikel 101a LFG im Rahmen der Vernehmlassung zum Neuen Finanzausgleich
- Stellungnahme zur Vernehmlassung Lufttransport
- Referat des Sekretärs über die Haltung der AEROSUISSE zum luftfahrtpolitischen Bericht an einer sehr gut besuchten Veranstaltung der parlamentarischen Gewerbegruppe der eidgenössischen Räte sowie ebenfalls vor der Verkehrskommission des Schweizerischen Gewerbeverbandes (SGV)
- Redaktion des Kapitels «Luftverkehr» im Bericht zur Mobilitätspolitik des SGV
- Redaktion eines Grundlagenpapiers zu den politischen Prioritäten der AEROSUISSE bei der Umsetzung des luftfahrt-

taire Hegetschweiler concernant le financement des mesures visant à lutter contre les nuisances sonores sur les aéroports

- Prise de position dans la consultation pour la Loi fédérale sur les émissions de CO₂
- Prise de position contre l'abrogation de l'article 101a LACI dans le cadre de la consultation sur la péréquation financière
- Prise de position dans la consultation sur l'Ordonnance sur le transport aérien
- Discours du secrétaire général situant la position d'AEROSUISSE quant au rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique lors d'une réunion du groupe parlementaire de l'industrie des Chambres fédérales ayant connu une très grande affluence, ainsi que devant la Commission des transports de l'Union suisse des arts et métiers (USAM)
- Rédaction du chapitre consacré au transport aérien dans le rapport sur la politique de mobilité de l'USAM
- Rédaction d'une feuille de route présentant les priorités politiques d'AEROSUISSE dans l'application du rapport sur la politique aéronautique, base de discussion pour les entretiens entre la délégation d'AEROSUISSE et la direction de l'OFAC

politischen Berichts als Grundlage für die Gespräche zwischen einer Delegation der AEROSUISSE und der Direktion des BAZL

- Organisation, thematische Vorbereitung und Koordination der zweimal jährlich stattfindenden Gespräche zum Informationsaustausch mit der Direktion des BAZL

Wichtige Informationen für die PGL

Der Sekretär der AEROSUISSE führt in Personalunion ebenfalls das Sekretariat der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt (PGL) der eidgenössischen Räte und organisiert jährlich drei oder vier Informationsveranstaltungen für die eidgenössischen Parlamentarier während der Sessionen in Bern. Die PGL gilt als eine der aktivsten und meistbeachteten Lobbygruppen. Im Berichtsjahr wurden folgende Anlässe durchgeführt:

- Frühjahrssession 2005: Bedeutung des luftfahrtpolitischen Berichts des Bundesrates aus der Sicht der schweizeri-

- Organisation, préparation thématique et coordination de la réunion biannuelle pour l'échange d'informations avec l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)

Informations importantes pour le Groupe parlementaire aviation (GPA)

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 2005: Signification du rapport sur la politique aéronautique du Conseil fédéral du point de vue de l'économie suisse (Dr. Rudolf Ramsauer, Président de la direction d'Economiesuisse) et de l'aviation générale (Dr Philippe Perren, Aéro-Club de Suisse)
- Session d'été 2005: Point de la situation et perspectives pour Swiss (Dr Christoph Franz, Président de la direction du groupe et Directeur Général de Swiss)
- Session d'automne 2005: L'adhésion de la Suisse à l'AESA et ses implications pour les fournisseurs de l'industrie



- schen Wirtschaft (Dr. Rudolf Ramsauer, Vorsitzender der Geschäftsleitung von Economiesuisse) und der Allgemeinen Luftfahrt (Dr. Philippe Perren, Aero-Club der Schweiz)
- Sommersession 2005: Standortbestimmung und Perspektiven der Swiss (Dr. Christoph Franz, Präsident der Konzernleitung und CEO der Swiss)
 - Herbstsession 2005: Der Beitritt der Schweiz zur EASA und deren Bedeutung für die industriellen Zulieferbetriebe der Luftfahrt (Raymond Cron, Direktor BAZL, und Dr. Hans-Ulrich Beyeler, CEO SR Technics)
 - Wintersession 2005: Der Businessjet – die sinnvolle Ergänzung im zivilen Luftverkehr (Dr. Dieter Neupert, Präsident EBAA, Helene Niedhart, Präsidentin und CEO Cat Aviation AG, und Leon Hustinx, Chief Marketing Officer Jet Aviation Management AG)

Zehnmal Früh-Infos dank AWACS

Mit dem politischen Frühwarnsystem AWACS ist die AEROSUISSE in der Lage, ihre leitenden Gremien und in besonde-

- aéronautique (Raymond Cron, Directeur de l'OFAC et Dr Hans-Ulrich Beyeler, Directeur Général de SR Technics)
- Session d'hiver 2005: Le business jet – un complément ingénieux à l'aviation civile (Dr Dieter Neupert, Président de l'EBAA, Mme Helene Niedhart, Présidente et Directrice Générale de Cat Aviation SA, M. Leon Hustinx, Chief Marketing Officer Jet Aviation SA)

Dix alertes précoces grâce à AWACS

Grâce au système de veille et d'alerte politique AWACS, AEROSUISSE est en mesure d'informer à un stade très précoce son comité ou ses membres, lorsque la situation l'exige, des affaires politiques concernant l'aviation, notamment lors des débats de lois dans les commissions parlementaires, des ordonnances ou des intervention parlementaires. Un tel système facilite une réaction rapide se traduisant par la planification et la prise de mesures adaptées. Pour l'exercice en revue, le secrétaire général a eu à sa charge la rédaction de 10 feuilles synoptiques AWACS.

Innovation au Forum de l'aviation

Cette année se tenait pour la cinquième fois déjà le Forum de l'aviation suisse, organisé en partenariat avec un presta-

ren Fällen auch die Mitgliederbasis in einem möglichst frühzeitigen Stadium über politische Luftfahrtgeschäfte, namentlich über die in den parlamentarischen Kommissionen beratenen Gesetze, Verordnungen oder parlamentarischen Vorstösse, zu informieren. Auf diese Weise können rechtzeitig die gegebenen Massnahmen geplant und ausgelöst werden. Im Berichtsjahr redigierte der Sekretär zehn AWACS-Factsheets.

Innovation am FORUM DER LUFTFAHRT

Bereits zum fünften Mal wurde in Zusammenarbeit mit einem beauftragten externen Dienstleistungsunternehmen das FORUM DER SCHWEIZERISCHEN LUFTFAHRT durchgeführt. Es fand zusammen mit der Generalversammlung am 29. September 2005 im Verkehrshaus der Schweiz, Luzern, statt. Thema war diesmal «Innovation in der Luftfahrt». In seinem viel beachteten Impulsreferat stellte Prof. Dr. Bertrand Piccard sein zukunftsweisendes Projekt «Solar Impulse» vor. Zum Abschluss dieser Veranstaltung, die einen Rekord-

taire de services externe. Il avait lieu le même jour que notre Assemblée Générale, le 29 septembre 2005, au Musée suisse des transports de Lucerne. Axé sur le thème de l'innovation dans l'aéronautique, on a pu y entendre notamment le professeur Bertrand Piccard présenter son projet futuriste baptisé «Solar Impulse». La clôture de cette manifestation, à laquelle un nombre record de participants (250 personnes) avaient assisté, fut marquée par la remise du premier AEROSUISSE AVIATION AWARD. Cette récompense a été attribuée à l'ancien Directeur Général (aujourd'hui retraité) de l'Aéroport international de Genève, M Jean-Pierre Jobin, en remerciement de son activité en faveur du rôle aéronautique genevois.

Le cap des 100 membres est dépassé

Le secrétariat général, conformément au nouveau règlement relatif aux cotisations, a mené à la fin de l'exercice en revue une enquête approfondie visant à déterminer le nombre actuel d'employés travaillant pour chaque entreprise-membre. Ce relevé a nécessité une quantité de travail non négligeable pour parvenir à la récolte des informations et pour mener à terme les négociations visant à quantifier les cotisations à verser par chaque membre.



aufmarsch von über 250 Teilnehmern verzeichnete, verlieh die AEROSUISSE erstmals ihren neu geschaffenen AEROSUISSE AVIATION AWARD. Sie ehrte damit den (nun pensionierten) ehemaligen Generaldirektor des Flughafens Genf, Herrn Jean-Pierre Jobin, für seine unternehmerischen Leistungen im Dienste des Luftfahrtstandortes Genf.

Mitgliederzahl von 100 überschritten

Die Geschäftsstelle führte im Zusammenhang mit der neuen Beitragsordnung Ende des Berichtsjahres eine aufwändige Erhebung der aktuellen Mitarbeiterzahlen bei den Mitgliedereinheiten durch. Dies führte bei der Geschäftsstelle zu einem nicht unbeträchtlichen Aufwand bei der Bearbeitung verschiedener Fragen und Verhandlungen im Zusammenhang mit der Bemessung der Mitgliederbeiträge.

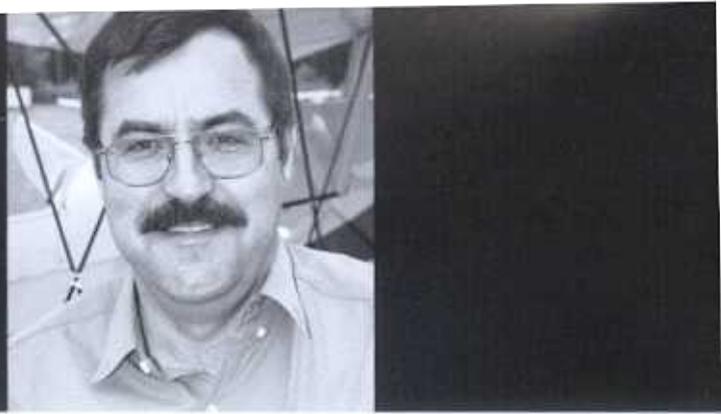
Die AEROSUISSE setzte auch im Berichtsjahr ihre intensiven Bestrebungen zur Rekrutierung neuer Mitglieder fort: An der Generalversammlung 2005 konnte das 100. Mitglied begrüsst werden. Per Ende des Berichtsjahres

AEROSUISSE a également concentré ses efforts pendant l'exercice en revue sur le recrutement de nouveaux membres: Lors de l'Assemblée Générale, nous avons eu le plaisir d'accueillir notre 100^{ème} membre! A la fin de l'exercice, le nombre d'entreprises et d'organisations membres d'AEROSUISSE dépassait les 110.

La forte hausse d'activité d'AEROSUISSE, en particulier en ce qui concerne les relations publiques impliquées pour le maintien et le développement du pôle aéronautique suisse, a nécessité un investissement financier plus conséquent. Des investissements extraordinaires dans de nouveaux moyens de communication ont entre autres contribué à un excédent de charge de CHF 9'549.84.

betrug der Mitgliederbestand über 110 Firmen und Organisationen aus der Luftfahrt.

Die stark gesteigerte Tätigkeit der AEROSUISSE, namentlich die erhöhte Öffentlichkeitsarbeit zur Erhaltung und Förderung des Luftfahrtstandortes Schweiz, hat auch einen grösseren finanziellen Einsatz nötig gemacht. Unter anderem haben einmalige Investitionen in die Entwicklung neuer Kommunikationsmittel zu einem Aufwandüberschuss von 9'549.84 Franken geführt.



Hansjörg Bürgi

Kommunikation

Positives Echo auf AWARD-Verleihung

Auch 2005 hat die AEROSUISSE ihre Kommunikations-offensive erfolgreich fortgesetzt. Vier Medienmitteilungen fanden gute Beachtung, ebenso die beiden Letters, welche in einer Auflage von über 5'000 Stück an die Mitglieder und die breite Öffentlichkeit verschickt wurden. Positives Echo in den Medien hat auch die erstmalige Verleihung des AEROSUISSE AVIATION AWARDS ausgelöst.

Bebildeter und ausführlicher Jahresbericht

Mit den monatlichen Beiträgen in den Fachmagazinen «AeroRevue» und «SkyNews.ch» und Interviews mit Paul Kurrus in diversen Firmenzeitschriften ist die Schweizer Luftfahrtbranche über Erfolge der AEROSUISSE informiert worden. Der erstmals bebilderte und in ausführlicher Form erstellte Jahresbericht hat 2005 ebenfalls einen wichtigen Teil zur Öffentlichkeitsarbeit der AEROSUISSE beigetragen.

La communication

Echos positifs suite à la remise de prix

AEROSUISSE a efficacement poursuivi en 2005 son offensive de communication. Quatre communiqués de presse ont rencontré une large audience, tout comme les deux lettres d'information tirées à 5'000 exemplaires envoyés aux membres et à un large public. La remise du premier AEROSUISSE AVIATION AWARDS a quant à elle provoqué un écho très favorable dans les médias.

Rapport annuel mieux illustré et plus complet

La branche aéronautique suisse a été informée des succès d'AEROSUISSE par l'intermédiaire de ses contributions dans les publications spécialisées que sont Aerorevue et SkyNews.ch et des interviews accordées par Paul Kurrus dans diverses revues d'entreprise. Le rapport annuel 2005,

Mehr Besucher auf www.aerosuisse.ch

Die Überarbeitung der Website www.aerosuisse.ch hat sich als wichtiger und richtiger Schritt erwiesen. Sowohl für die externe als auch interne Kommunikation spielt die Website eine wichtige Rolle. Seit der Neulancierung ist auch eine markante Steigerung der Besucherzahlen festzustellen. All diese Massnahmen zur Steigerung des Bekanntheitsgrades der AEROSUISSE haben selbstverständlich ihren Preis, 2005 sind rund 65'000 Franken dafür verwendet worden. Deshalb ist auch das Budget für den Bereich Öffentlichkeitsarbeit angepasst worden.

illustré et disponible dans son intégralité a lui aussi grandement contribué à soutenir l'effort des relations publiques d'AEROSUISSE.

Plus de visiteurs pour le site www.aerosuisse.ch

La refonte du site Internet www.aerosuisse.ch s'est imposée comme une étape décisive et justifiée. Un site Internet joue en effet un rôle prépondérant dans la communication, qu'elle soit externe ou interne. Depuis son nouveau lancement, on a pu assister à une hausse marquée du nombre d'utilisateurs du site. Mais toutes les actions entreprises pour accroître la notoriété d'AEROSUISSE ont un coût, qui s'élève à environ CHF 65'000 en 2005. Le budget a de ce fait aussi été adapté pour permettre le travail de relations publiques.

Erfolgsrechnung und Budget vom 1. Januar bis 31. Dezember 2005

Comptes de résultats et budget du 1^{er} janvier au 31 décembre 2005

	2004	Budget 2004	2005	Budget 2005
Ertrag / Produits				
Mitgliederbeiträge/Cotisations des membres	283'209.00	225'000.00	323'619.50	275'000.00
Zinsen und WS-Ertrag/Intérêts et produit des titres	3'274.05	2'000.00	5'762.50	2'000.00
Übriger Ertrag/Autres produits	2'933.75		1'828.14	
Total Ertrag/Total des produits	289'416.80	227'000.00	331'210.14	277'000.00
Aufwand / Charges				
Honorar Präsidium und Honorar, Auslagen des Sekretariates/Honoraire Présidence et Honoraire, débours du secrétariat	125'768.45	128'800.00	150'052.20	147'300.00
Sitzungs- und Reisespesen/ Frais de séances et de déplacements	10'702.60	9'500.00	7'902.50	8'000.00
Veranstaltungen PGL/Manifestations GPA	16'049.15	5'000.00	9'853.31	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	588.20	400.00
Wertschriftenkauf/Prime sur titres		-	1'000.00	-
Revision/Révision	1'915.30	1'900.00	1'915.30	1'900.00
Steuern/Impôts	369.45	1'000.00	1'779.20	1'000.00
Öffentlichkeitsarbeit/Relations publiques	40'320.45	35'000.00	64'352.48	22'500.00
Aerosuisse Aviation Award (AAA)	-	-	8'184.40	3'000.00
Mitgliederakquisition/Acquisition membres			4'545.00	5'000.00
Forum der Luftfahrt/Forum de l'aviation	-	-	16'897.36	20'000.00
AWACS	32'280.00	32'300.00	32'280.00	32'300.00
Schiedsgerichtsverfahren/Procédure d'arbitrage			3'806.83	
Beiträge an Wirtschaftsorganisationen			1'750.00	-
Debitorenverluste/Pertes sur débiteurs	-	-	1'750.00	-
Übriger Aufwand/Frais divers	5'607.58	4'000.00	8'953.20	3'000.00
Ausserordentlicher Aufwand/Frais extraordinaires	2'363.40			
Total Aufwand/Total des charges	262'560.88	244'800.00	340'759.98	276'300.00
Ergebnis / Résultat				
Total Ertrag/Total des produits	289'416.80	227'000.00	331'210.14	277'000.00
Total Aufwand/Total des charges	262'560.88	244'800.00	340'759.98	276'300.00
Ertrags-/Aufwandüberschuss (-)	26'855.92	-17'800.00	-9'549.84	700.00
Excédent des produits/des charges (-)	26'855.92	-17'800.00	-9'549.84	700.00

Bilanzen per 31. Dezember 2005

Bilans au 31 décembre 2005

2004

Aktiven / Actifs

Umlaufvermögen/Fonds de roulement

Postcheck/Compte de chèques postaux	45'470.31		27'921.57
Credit Suisse/Crédit Suisse	143'590.00		30'370.55
Debitor Verrechnungssteuer/Impôt anticipé	99.15	49.00	
Übrige Debitoren/Autres débiteurs		28'028.00	
- Delkredere/Ducroire	24'849.15	-1'000.00	27'077.00
Aktive Rechnungsabgrenzungen/Actifs transitoires	-		2'783.00
Anlagevermögen/Capital immobilisé			
Wertschriften/Titres	108'000.00		212'000.00
Total Aktiven/Total des actifs	321'909.46		300'152.12

Passiven / Passifs

Fremdkapital/Capital étranger

Kreditoren/Créanciers	31'357.90		19'446.55
Schiedsgericht/Tribunal d'arbitrage			2'807.45
Passive Rechnungsabgrenzungen/Passifs transitoires	6'643.35		3539.75
Zweckgebundene Rückstellungen/Réserve affectée	55'000.00		55'000.00

Eigenkapital / Capital propre

Kapital per 1.1./Capital au 1.1.	202'052.29		228'908.21
Aufwandüberschuss/Excédent des charges (-)			-9'549.84
Ertragsüberschuss/Excédent des produits	26'855.92		
Kapital per 31.12./Capital au 31.12	228'908.21		219'358.37
Total Passiven/Total des passifs	321'909.46		300'152.12

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 2005 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, 31. März 2006

SIEGENTHALER TREUHAND



Beilagen:

- Bilanz per 31. Dezember 2005
- Erfolgsrechnung 2005

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



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



r Vorstand 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, CEO Unique (Flughafen Zürich AG) und
Präsident der SIAA, 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
Schweizerischer Hängegleiter-Verband SHV (11),
Hängegleitersport

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)

Hustinx Leon, CMO Jet Aviation Management AG,
Abfertigungsgesellschaften (15)

Rüegg Martin, Luftfahrtversicherungen (16)

Stäger Adrian, Sekretär 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)

Deillon Robert, Directeur
Aéroport Internationale Genève (AIG), Flugplätze (21)

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

AERO SUISSE

Die Mitglieder – Les membres

- Aero-Club der Schweiz, Luzern
Aero Insurance Service AG, Zürich-Flughafen
Aéroport International de Genève, Genève
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-Glacières SA, Sion
Air-Service Basel, Basel-Flughafen
Aircraft Consulting Group Ltd., Allschwil
Airport Altenrhein AG, Altenrhein
ALPAR Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Belp
Alpine Air Support GmbH, Brütten
AOPA Switzerland, Opfikon
Association suisse des aérodomes –
Schweizer Flugplatzverein, Lausanne
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
CGS Corporate Group Service AG, Zürich-Flughafen
Cirrus Swiss Eagle Ltd., Belp
Clin d'Ailes – Musée de l'Aviation Militaire de Payerne, Payerne
Comlux Aviation AG, Zürich
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
Engadin Airport, Samedan
Erdöl-Vereinigung, Zürich
EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, Basel
European Business Aviation Association EBAA
(Switzerland), Zollikon
ExecuJet Charter AG, Zürich-Flughafen
ExecuJet Operation Center AG, Zürich-Flughafen
ExecuJet Switzerland AG, Zürich-Flughafen
Famair Switzerland AG, Basel-Flughafen
Famer Airwings AG, Solothurn
Famer Aviation Holding AG, Solothurn
Famer Air Services Swiss SA, Sion
FAST Aero Space Technologies AG, Grenchen
Fliegerschule Birrfeld AG, Birr-Lupfig
FLUBAG Flugbetriebs AG, Neudorf
Flugschule Basel AG, Basel-Flughafen
Flugschule Eichenberger AG, Buttwil
Flybaboo SA, Genève-Aéroport
Gate Gourmet Switzerland GmbH, Zürich-Flughafen
General Aviation Genossenschaft Basel, Basel-Flughafen
Hello AG, Basel
Helog AG, Küssnacht 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
ISS Holding AG, Dietikon
Japat AG - c/o Novartis International AG, Basel
Jet Aviation Management AG, Zürich
Ju-Air, Dübendorf
Kessler Consulting Inc., Zürich
Legendair Ltd., Reinach
Lions Air AG, Zürich-Flughafen
Lugano Airport, Agno
Malbuwit AG Flight Training Center, Belp
Mathys Aviation Ltd., Bettlach
Mecaplex AG, Grenchen
MFG Thurgau, Lommis
Motorflug-Veteranen des AeCS –
Vétérans du vol à moteur de l'AeCS, 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
Seaplane Pilots Association, Eglisau
Servair Private Charter AG, Zürich-Flughafen
Sirius AG, Zürich-Flughafen
SkyBus AG, Schneisingen
Skycruise Switzerland AG, Lindau
Skyguide, Genève
Sky Jet AG, Zürich-Flughafen
Slot Coordination Switzerland, Zürich-Flughafen
Sphinx Wings Ltd., Solothurn
SR Technics Switzerland, Zürich-Flughafen
Super Constellation Flyers Association, Basel
SWISS International Air Lines Ltd., Basel
Swiss Helicopter Association, Küssnacht
Swiss Pilot School Association, Meisterschwanden
Swissport International Ltd., Zürich-Flughafen
TAG AVIATION SA, Genève
Twinair SA, Lausanne
Unique, Zürich-Flughafen
Verein Fliegermuseum Altenrhein, Altenrhein
Verlag Cockpit, Winterthur
Vibro-Meter SA, Fribourg
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 Christian P. Tschudi, Ehrenmitglied, Rüschlikon
Herr Max Bachmann, Kloten
Herr Rolf Kressig, Onex
Herr Rudolf Stüssi, Dielsdorf



A E R O  S U I S S E

Dachverband der schweizerischen Luftfahrt
Monbijoustrasse 14
Postfach 5236
3001 Bern

Fédération faitière de l'aéronautique suisse
Monbijoustrasse 14
Case postale 5236
3001 Berne

Tel. +41 (0)31 390 98 90, Fax +41 (0)31 390 99 03

E-mail: aerosuisse@centrepatronal.ch
www.aerosuisse.ch