



A E R O  S U I S S E

JAHRESBERICHT 2009
RAPPORT ANNUEL 2009
RESOCONTO ANNUO 2009



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



Wer ist die AEROSUISSE?

Rund 140 Firmen und Organisationen aus allen Bereichen der Schweizer Luft- und Raumfahrt bilden die AEROSUISSE:

- Linien- und Charterfluggesellschaften
- Unternehmen der Business Aviation, Arbeitsfliegerei und General Aviation
- Flugschulen, Flugsportvereine
- Die Landes- und Regionalflughäfen sowie zahlreiche andere Flugplätze
- Alle massgebenden Verbände der Luftfahrt
- Die Flugsicherung
- Abfertigungsgesellschaften, Unterhaltsbetriebe
- Flugzeug- und Komponentenhersteller
- Diverse Firmen der Raumfahrtindustrie
- Weitere Unternehmen mit Bezug zur Luftfahrt

Was bezweckt die AEROSUISSE?

Der am 22. Mai 1968 in Zürich gegründete Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt bezweckt die Interessenwahrung der schweizerischen Luft- und Raumfahrt und die Sicherung der langfristigen Existenzgrundlagen. Sie vertritt alle an der Förderung und Erhaltung dieser Bereiche interessierten Kreise und koordiniert deren Bestrebungen. Die AEROSUISSE nimmt Einfluss auf die Gestaltung der gesetzlichen Grundlagen im Bereich der Luft- und Raumfahrt 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 Luft- und Raumfahrt und orientiert ihre Mitglieder periodisch über laufende Geschäfte in diesen Gebieten.

Wie wirkt die AEROSUISSE?

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

Wie profitieren die Mitglieder von der AEROSUISSE?

- Anliegen der Mitglieder erhalten dank einer nationalen Stimme mehr Gewicht.
- Mit regelmässigen Medienmitteilungen wird über die Bedeutung einer leistungs- und konkurrenzfähigen schweizerischen Luft- und Raumfahrt informiert, aber auch auf luftfahrtfeindliche Aktionen reagiert.
- Bei Streitigkeiten wird ein Schiedsgericht angeboten, um ein rasches und kostengünstiges Schlichtungsverfahren zu erwirken.
- Mittels LETTER und BULLETIN werden die Mitglieder quartalsweise über die laufenden Geschäfte der Schweizer Luft- und Raumfahrt informiert.

Zahlen und Fakten zur Luft- und Raumfahrt

- Die Schweizer Linienflughäfen beschäftigten 2004 rund 30'000 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 Prozent 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 bis 2000 neue Arbeitsplätze geschaffen.
- Im Jahr 2005 haben 18 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer für ihre Reise in die Ferien das Flugzeug gewählt. 35 Prozent der ausländischen Feriengäste, die 2005 in die Schweiz reisten, kamen mit dem Flugzeug.
- Der zivile Luftverkehr ist mit rund zwei Prozent am weltweiten Verbrauch an fossiler Energie beteiligt.
- Ein modernes Verkehrsflugzeug, wie der Airbus A380, verbraucht auf 100 km rund drei Liter Flugtreibstoff pro angebotenen Passagiersitz.
- Im Jahr 2008 erzielten die Schweizer Raumfahrtunternehmen insgesamt einen Umsatz von etwa 130 Millionen Franken.

Qu'est-ce qu'AEROSUISSE?

Quelque 140 entreprises et organisations suisses actives dans tous les domaines de l'aéronautique et de l'aérospatiale font partie 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 aéroports nationaux et régionaux et de nombreux autres aérodromes
- de toutes les plus importantes organisations de l'aviation civile helvétique
- du contrôle du trafic aérien et des entreprises responsables des services au sol et de maintenance
- des avionneurs et des fabricants de pièces pour avions
- de diverses entreprises de l'industrie aérospatiale et d'autres entreprises en relation avec l'aviation

Quels sont les objectifs d'AEROSUISSE?

La Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses, fondée le 22 mai 1968 à Zurich, a pour but fondamental de défendre les intérêts de l'aviation civile et de l'aérospatiale suisses et d'assurer leurs conditions d'existence à long terme. Elle représente tous les cercles intéressés à la promotion et au maintien de ces domaines d'activités 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 l'aérospatiale et entretient des contacts étroits avec le Gouvernement, les parlementaires fédéraux, les autorités et les médias. Elle prend position en ce qui concerne les questions fondamentales touchant l'aviation civile et l'aérospatiale, sur les plans national et international, et tient périodiquement ses membres informés de tout ce qui se passe dans ces domaines.

Comment AEROSUISSE agit-elle?

- La Fédération faîtière informe régulièrement les parlementaires et, par le biais du secrétariat du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatial, 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 l'aéronautique et l'aérospatiale.

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 et d'une industrie aérospatiale helvétiques performantes et compétitives 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 et aérospatiale en Suisse.

Quelques faits et chiffres concernant l'aéronautique et l'aérospatiale

- En 2004, les aéroports internationaux suisses occupaient environ 30'000 personnes. Pour l'ensemble du pays, ce sont au total 176'600 emplois qui dépendent directement, indirectement, de manière induite 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 pour cent 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 atteignent même de 130 à 160 lorsqu'il s'agit d'un long-courrier.
- En Suisse, pour chaque million de passagers, de 750 à 2000 emplois sont induits.
- En 2008, l'industrie aérospatiale suisse a réalisé un chiffre d'affaire de près de 130 millions de francs.



Inhalt

Vorwort des Präsidenten	4
Kommerzielle Luftfahrt	6
Flugplätze und Flughäfen	9
Flugsicherung	14
General Aviation	16
Risiko-Management und Versicherungen	20
Bildung und Forschung	21
Luft- und Raumfahrtindustrie	22
Geschäftsstelle	24
Kommunikation	28
Impressionen von der GV der AEROSUISSE	29
Vorstand	30
Organigramm	31
Erfolgsrechnung und Budget	32
Bilanzen per 31. Dezember 2009	33
Bericht der Revisionsstelle	34
Die Mitglieder	35

Contenu

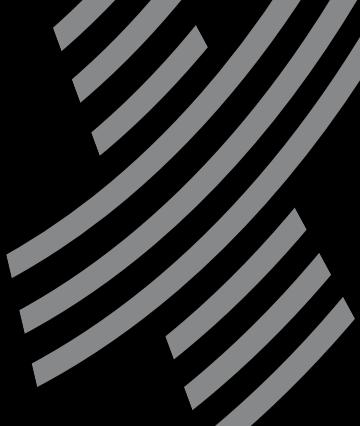
Introduction du président	4
Aviation commerciale	6
Aérodromes et aéroports	9
Services de la navigation aérienne	14
Aviation générale	16
Gestion du risque et assurances	20
Formation et recherche	21
Industrie aéronautique et astronautique	22
Secrétariat	24
Communication	28
Impressions de l'Assemblée générale d'AEROSUISSE	29
Comité de direction	30
Organigramme	31
Comptes de résultats et budget	32
Bilans au 31 décembre 2009	33
Rapport du poste de révision	34
Les membres	35

Herausgeber: AEROSUISSE | Druck: SENSIA AG, Dübigen | Bilder Inhalt: Hansjörg Bürgi (www.skynews.ch), ausser Titelbild Solar Impulse,
S. 14/15 Skyguide, S. 21–23 SVFB, Rückseite Eugen Bürgler

Titelbild: Am 3. Dezember 2009 hat das Solarflugzeug HB-SIA von Solar Impulse in Dübendorf zum ersten 350 Meter langen Flug abgehoben.
Seither haben ab dem Flugplatz Payerne verschiedene Testflüge, auch nachts, erfolgreich stattgefunden.

Image de couverture: le 3 décembre 2009 à Dübendorf, l'avion solaire Solar Impulse HB-SIA s'est arraché au sol pour un premier vol long de 350 mètres.
Depuis, divers vols d'essais (de nuit également) ont été effectués sur l'aérodrome de Payerne.

Rückseite: 2009 hat die Schweizerische Rettungsflugwacht ihren neuen Gebirgshelikopter Agusta-Westland AW109SP Da Vinci in Dienst gestellt.
Verso: en 2009, la Garde aérienne suisse de sauvetage a mis en service son nouvel hélicoptère de montagne Agusta-Westland AW109SP Da Vinci.



Paul Kurrus



Vorwort des Präsidenten

Sehr verehrte Damen und Herren

Mit einem Rückgang der Wirtschaftsleistung um 1,5% hat die Schweiz die Rezession im internationalen Vergleich gut bewältigt. Die Luftfahrt indessen wurde von der Krise durch den abrupten Nachfragerückgang heftig betroffen. Diese Herausforderung wurde von der Schweizer Zivilluftfahrt aber gut gemeistert. Weltweit ist der Personen- und Frachtverkehr wieder auf Vorkrisenniveau oder sogar darüber.

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit bleibt eine zentrale Forderung

Die Krise forderte auch die AEROSUISSE in besonderem Maße heraus. Im Vordergrund standen dabei die Einflussnahme auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen, die Senkung von Gebühren und Abgaben sowie der Abbau von Bürokratie. Anhand der folgenden drei Beispiele wird deutlich, dass die Anstrengungen der AEROSUISSE auf dem Gebiete der politischen Arbeit Früchte getragen haben:

Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes – neue Aufsichtsabgabe definitiv vom Tisch

Positiv ist zu werten, dass der Bundesrat die vorübergehende Abgeltung der nicht abgegoltenen Dienstleistungen von Skyguide im Ausland vorgesehen hat. Nachbesserungen waren jedoch bei wichtigen Bestimmungen notwendig. In seiner Vorlage wollte der Bundesrat eine neue Aufsichtsabgabe einführen. Diese neue Abgabe wäre einer neuen Steuer gleichgekommen und hätte die Luftfahrt mit jährlichen Zusatzkosten von bis zu 21 Millionen Franken belastet. Statt, wie in ihrem Luftfahrtbericht vorgegeben, die Wettbewerbsfähigkeit zu fördern, hat die Landesregierung mit ihrem Gesetzesentwurf damit eine deutliche Verschlechterung der Rahmenbedingungen in Kauf genommen. Dank intensiver Überzeugungsarbeit der AEROSUISSE hat das Parlament die Einführung einer neuen Aufsichtsabgabe deutlich abgelehnt. Bei der beabsichtigten Streichung der Bestimmungen zur Luftverkehrsschule hat der Gesetzgeber korrigierend eingegriffen und einen neuen Rahmenartikel zur Förderung von Aus- und Weiterbildung sowie Forschung und Entwicklung ins Gesetz aufgenommen. Mit diesen Verbesserungen stellt die erste Teilrevision des LFG einen deutlichen Fortschritt zu Gunsten der Luftfahrt dar.

Introduction du président

Madame, Monsieur,

Dans l'année de référence, la performance économique de la Suisse a baissé de 1,5 %. Ainsi, dans l'ensemble, l'économie suisse a bien maîtrisé la crise en comparaison avec les autres pays. Cela étant, la navigation aérienne a été touchée particulièrement violemment par la crise compte tenu du recul abrupt de la demande.

Le renforcement de la compétitivité

Les trois exemples suivants montrent clairement que les efforts d'AEROSUISSE dans le domaine du travail politique ont porté des fruits:

Révision partielle I de la loi sur l'aviation

Il faut se réjouir du fait que le Conseil fédéral a prévu une disposition concernant l'acquittement provisoire des services non réglés de Skyguide. Des améliorations ont cependant été

nécessaires pour les dispositions importantes ci-après. Dans son projet de loi, le Conseil fédéral voulait introduire une nouvelle taxe de surveillance. Cette nouvelle taxe équivaut à un impôt, et grèverait le budget de l'aviation de frais supplémentaires pouvant atteindre 21 millions de francs. Ceci après que l'aviation ait été confrontée en 2008 déjà à des augmentations considérables des émoluments. Au lieu de promouvoir la compétitivité, comme prescrit dans le rapport sur la politique aéronautique, le Gouvernement fédéral a donc accepté avec son projet de loi l'éventualité d'une nette détérioration des conditions-cadre. Grâce à un travail de persuasion intensif d'AEROSUISSE, le Parlement a refusé catégoriquement une nouvelle taxe de surveillance.

Une autre dominante était l'empêchement de la suppression sans remplacement des dispositions légales relatives à l'École suisse d'aviation de transport prévue par le Conseil fédéral. Ici aussi, le législateur a procédé à des corrections et introduit dans la loi un nouvel article cadre sur la promotion de la formation et du perfectionnement ainsi que la recherche et le développement. Avec ces améliorations, la première révision partielle de la loi sur l'aviation (LA) constitue un net progrès en faveur de l'aéronautique.



Rückführung der Mineralölsteuer in die Luftfahrt von Volk und Ständen deutlich angenommen

Gestützt auf seine luftfahrtpolitischen Ziele schlug der Bundesrat die Rückführung der von der Luftfahrt auf Inlandflügen generierten Mineralölsteuern in die Luftfahrt vor. Durch die Eingaben der AEROSUISSE konnte die Vorlage bei der Finanzierung der «Tiger» und «Foxes» deutlich nachgebessert werden. Die obligatorische Volksabstimmung wurde unter Führung von Economiesuisse und AEROSUISSE, mit der Zustimmung aller Stände und zwei Dritteln der Stimmen gewonnen. Das Abstimmungsresultat darf auch als Plebisitz zu Gunsten der Luftfahrt gewertet werden.

Arrival Duty Free in Reichweite

Im Frühling 2010 verabschiedete der Bundesrat die Botschaft zur Einführung von Arrival Duty Free. Die AEROSUISSE wird die parlamentarische Beratung aufmerksam verfolgen und beeinflussen.

Die zunehmende Regulierungsdichte gefährdet die Entwicklung der General Aviation

Vielen Mitgliedern machen die zunehmende Regulierungsdichte und der damit einhergehende administrative Aufwand zu

schaffen. Mit dem Forum des Swiss Aviation Leadership Teams (SALT) hat das BAZL auf Initiative der AEROSUISSE einen Dialog in Gang gesetzt, der die bürokratische Belastung der General Aviation reduzieren soll. Die Arbeiten kommen zügig voran, und die ersten Resultate sind ermutigend.

Herausforderungen und Chancen im laufenden Jahr

Auch im laufenden Jahr wird sich die AEROSUISSE, unter anderem bei folgenden Geschäften, zu Gunsten der schweizerischen Zivilluftfahrt einsetzen: Teilrevision I und II des Luftfahrtgesetzes, Flugsicherungsverordnung, Arrival Duty Free, Mineralölsteuerverwendungsgesetz, Agrotreibstoffe, Co₂-Gesetz und das Verhältnis der Schweiz zum EU-Emissionshandelssystem.

Abschliessend bedanke ich mich bei den Mitgliedern der AEROSUISSE für das entgegengebrachte Vertrauen sowie bei meinen Kollegen im Vorstand und in den Kommissionen sowie beim Geschäftsführer und seiner Assistentin für die ausgezeichnete Zusammenarbeit.

Mit herzlichen Grüßen

Paul Kurrus

Réintroduction de l'impôt sur les huiles minérales dans l'aviation nettement acceptée par le peuple

Fondé sur ses intentions dans le rapport de 2004 sur la politique aéronautique, le Conseil fédéral a proposé au Parlement la réintroduction conforme au principe du pollueur-payeur des impôts sur les huiles minérales générées par le trafic aérien sur les vols intérieurs. Les suggestions d'AEROSUISSE ont permis d'améliorer le projet du Conseil fédéral en ce qui a trait au financement des agents de sécurité («Tiger» et «Fox»). Grâce à un engagement exemplaire de la communauté aéronautique, sous la houlette d'AEROSUISSE, le référendum obligatoire a été accepté avec l'approbation de tous les cantons et deux tiers des voix.

Arrival Duty Free à portée de main

Le 12 mars de l'année en cours, le Conseil fédéral a adopté le message à l'attention du Parlement concernant l'introduction d'Arrival Duty Free. AEROSUISSE va suivre attentivement les débats parlementaires, et le cas échéant, les influencer.

En outre, l'accroissement de la densité normative et le surcroît de dépenses administratives qui en résulte ont donné du fil

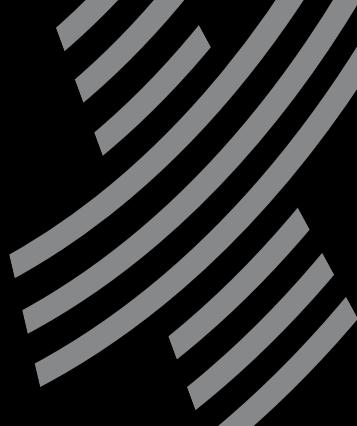
à retordre à de nombreux acteurs du paysage aéronautique suisse. Sur l'initiative d'AEROSUISSE, l'OFAC a entamé un dialogue dans le cadre du forum SALT censé réduire l'énorme fardeau bureaucratique de l'aviation générale. Les travaux avancent rapidement et les premiers résultats sont encourageants.

L'année en cours également, AEROSUISSE investira tout son potentiel en faveur de l'aviation civile suisse, notamment dans les affaires suivantes: révision partielle I de la loi sur l'aviation, ordonnance sur la sécurité aérienne, Arrival Duty Free, loi concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales, agrocarburants et système communautaire d'échange de quotas d'émission.

Pour conclure, je remercie les membres d'AEROSUISSE pour leur soutien et pour la confiance témoignée, ainsi que mes collègues du comité et des commissions et le secrétaire et son assistante pour leur engagement et leur collaboration.

Cordiales salutations

Paul Kurrus



Gaudenz Ambühl



Kommerzielle Luftfahrt

Swiss bewältigte Krisenjahr gut

Das Jahr 2009 war auch in der Schweiz von der Finanzrespektive Wirtschaftskrise geprägt. Dennoch konnte sich insbesondere die kommerzielle Luftfahrt in diesem sehr schwierigen Umfeld behaupten. Während beispielsweise am Flughafen Zürich praktisch alle Fluggesellschaften grosse Rückgänge an Passagieren verzeichnet haben, konnte Swiss sogar leicht wachsen. Das gelang durch eine optimale Anpassung des Angebots zur Nachfrage: Bis zu drei Langstreckenflugzeuge waren während Monaten am Boden parkiert. Mit diesem reduzierten Flugplan waren die Flugzeuge sehr gut ausgelastet. Swiss konnte dadurch im Vergleich zur ganzen Industrie noch leicht wachsen und Marktanteile gewinnen. Auch im Europa-Verkehr wurde der Flugplan optimiert. Für das ganze Jahr konnte Swiss einen Gewinn von rund

150 Millionen Franken ausweisen, was zwar deutlich weniger als im Vorjahr ist, sich aber dennoch unter den gegebenen Umständen als ausgezeichnet erweist. Trotz der erwähnten Krise hat Swiss angekündigt, ab Sommer 2010 sogar eine neue Langstreckendestination in das Streckennetz aufzunehmen: San Francisco.

EasyJet Switzerland und Belair auf Wachstumskurs

Auch die in Genf ansässige EasyJet Switzerland hat das Krisenjahr 2009 gut gemeistert. Sie konnte ihre Flotte sogar auf 15 Airbusse (14 A319 und ein A320) ausbauen und bedient damit ab Basel und Genf weitere Strecken. Auch die ab Zürich und Basel für Air Berlin operierende Belair Airlines AG hat ihre Flotte im Laufe des Jahres 2009 von drei Boeingen auf neun Airbusse (sieben A320 und zwei A319) verdreifacht. Im Oktober 2009 gab Air Berlin bekannt, dass sie die 51 Prozent der Hotelplan Holding AG an der Belair Airlines an eine Schweizer Stiftung übertragen werde. Damit ist Belair zur vollständigen Air-Berlin-Tochter geworden. Mit dem Flottenausbau ging ein Personalwachstum auf 340 Mitarbeitende einher.

Aviation commerciale

Swiss a bien géré l'année de crise

En Suisse également, l'année 2009 a été marquée par la crise financière, respectivement économique. Dans ce contexte très difficile, Swiss, notamment, a néanmoins réussi à se maintenir en place. Alors que par exemple à l'aéroport de Zurich pratiquement toutes les compagnies aériennes ont enregistré de grandes baisses de passagers, Swiss a même pu croître légèrement. Cela est dû à une adaptation optimale de l'offre à la demande: jusqu'à trois long-courriers étaient garés au sol pendant des mois. Avec ces horaires réduits, les avions étaient utilisés à leur pleine capacité. De cette manière, Swiss est encore parvenue à croître légèrement par rapport à l'ensemble de l'industrie, et à conquérir des parts de marché. Les horaires de vol ont également été optimisés dans le trafic européen. Sur l'année entière, Swiss a affiché un bénéfice d'environ 150 millions de francs, ce qui est certes nettement moins que l'année précédente, mais s'avère

tout de même excellent compte tenu des circonstances. Malgré la crise mentionnée, Swiss a annoncé l'introduction à partir de l'été 2010 d'une nouvelle destination à longue distance dans son réseau de lignes: San Francisco.

EasyJet Switzerland et Belair en phase d'expansion

EasyJet Switzerland, établie à Genève, a également bien maîtrisé l'année de crise 2009. Elle est même parvenue à augmenter sa flotte à 15 Airbus (14 A319 et un A320), avec lesquels elle dessert d'autres destinations au départ de Bâle et Genève. Quant à Belair Airlines SA, opérant aussi au départ de Zurich et Bâle pour Air Berlin, elle a triplé sa flotte au cours de l'année 2009, de trois Boeing à neuf Airbus (sept A320 et deux A319). En octobre 2009, Air Berlin a annoncé qu'elle céderait les 51 % de Hotelplan Holding SA dans Belair Airlines à une fondation suisse. Belair est ainsi devenue filiale d'Air Berlin à part entière. Le développement de la flotte a été accompagné d'une augmentation du personnel à 340 collaborateurs.



Business Aviation erlitt massiven Rückgang

Die Schweizer Business Aviation litt mehr unter der Krise als die Airlines. Der Umsatz ging im 2009 im Vergleich zum Vorjahr um fast 20 Prozent zurück. Die Schweiz konnte zwar ihren Spitzenplatz bezüglich registrierte Businessjets nach Grossbritannien und Deutschland halten, doch aufgrund des sich weiter verschlechternden regulatorischen Umfeldes und der verschlechterten Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Schweiz, muss mit der Abwanderung von Firmen der Business Aviation gerechnet werden. Dank der AEROSUISSE konnte die geplante Aufsichtsabgabe verhindert werden, sie hätte die Situation der Schweizer Business Aviation weiter verschlechtert.

Heli-Unternehmen werden von EASA-Vorschriften erdrückt

Die Regulierungsflut infolge der neuen Vorschriften der EASA und des BAZL sind die grössten Herausforderungen für die Schweizer Helikopter-Branche. Aus der Sicht der Swiss Helicopter Association (SHA) fordern vier Schwerpunktthemen die Schweizer Helibranche derzeit heraus: Die Verordnung

der Aussenlandungen, die Einführung der neuen Regelung für den Transport gefährlicher Güter (Dangerous Goods), die Verteilung der Treibstoffgelder und die Ungewissheit der Entwicklung der EASA-Vorschriften. Bei den «Dangerous Goods» erarbeitet die SHA ein Computer Based Training.

Die Eigenheiten der Gebirgsfliegerei müssen in den neuen Vorschriften berücksichtigt werden. Nicht alles, was für die Offshore-Operationen Sinn macht, kann 1:1 in den Alpenraum übertragen werden.

Morgenröte in der Bundespolitik

Nach langen Beratungen kam es 2009 (endlich) zu einer Volksabstimmung über Artikel 86 der Bundesverfassung, welcher die Einnahmen aus der inländischen Kerosinbesteuerung neu regelt. Das Volk und die Stände haben einer teilweisen Rückführung dieser Steuergelder zurück in die Luftfahrt mit sehr grosser Mehrheit zugestimmt. Die Ausführungsbestimmungen werden im Jahr 2010 erwartet. Die Swiss und die ganze kommerzielle Luftfahrt in der Schweiz erwarten Entlastungen bei verschiedenen Gebühren und Abgaben.

La business aviation a subi une grave récession

La business aviation suisse a plus souffert de la crise que les compagnies aériennes. En 2009, le chiffre d'affaires a reculé de presque 20 % par rapport à l'année précédente. Si la Suisse a pu maintenir sa place de leader en matière d'avions d'affaires enregistrés après la Grande-Bretagne et l'Allemagne, il faut toutefois s'attendre – en raison d'un environnement normatif qui continue de s'empirer et d'une baisse de la compétitivité de la place économique suisse – à l'évasion d'entreprises de business aviation. Grâce à AEROSUISSE, la taxe de surveillance projetée, qui aurait détérioré davantage la situation de la business aviation suisse, a pu être empêchée.

Les entreprises d'hélicoptères accablées par les prescriptions de l'EASA

Le raz-de-marée normatif faisant suite aux nouvelles prescriptions de l'EASA et de l'OFAC est le plus grand défi pour le secteur suisse des hélicoptères. Pour la Swiss Helicopter Association (SHA), quatre thèmes principaux mettent actuellement à l'épreuve le secteur suisse des hélicoptères: l'ordonnance sur les atterrissages en campa-

gne, l'introduction de la nouvelle réglementation pour le transport de marchandises dangereuses (dangerous goods), la répartition des taxes sur les carburants et l'incertitude de l'évolution des prescriptions de l'EASA. En ce qui concerne les «dangerous goods», la SHA élabore un computer based training.

Les particularités de l'aviation de montagne doivent être prises en compte dans les nouvelles prescriptions. Tout ce qui est pertinent pour les opérations «offshore» ne peut pas être transposé à l'identique dans l'espace alpin.

Aurore dans la politique fédérale

Après de longues délibérations, l'article 86 de la Constitution fédérale, qui modifie les règles relatives à l'affectation des recettes provenant de l'impôt interne à la consommation de kérone, a (finalement) été soumis au référendum en 2009. Le peuple a accepté à une très grande majorité une réintroduction partielle de ces impôts dans l'aviation. Les dispositions d'exécution sont attendues en 2010. Swiss et l'ensemble de l'aviation commerciale en Suisse attendent des soulagements au niveau des émoluments et taxes les plus divers.



Gleichzeitig sind im Parlament die Beratungen zur Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG) aufgenommen worden. Auch hier erwartet die schweizerische kommerzielle Luftfahrt Anpassungen an die heutigen Gegebenheiten und hofft als Konsequenz auf eine andere Verteilung der Lasten und damit zu einer weitere Entlastung bei den heute im Vergleich zum Ausland hohen Abgaben.

Pendente Zürcher-Flughafen-Initiativen

Im Kanton Zürich hat das Volk in einer Abstimmung die «Verteilungsinitiative» wuchtig verworfen. Dennoch sind noch weitere Initiativen «gegen den Flughafen» pendente. Insbesondere wird 2010 oder allenfalls 2011 über eine Moratoriumsinitiative, welche Pisten-/Rollwegausbauten verhindern will, abzustimmen sein.

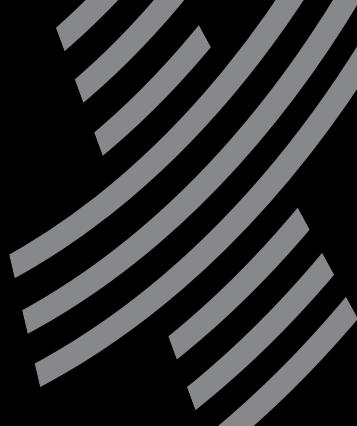
En même temps, le parlement ont repris les débats concernant la révision de la loi sur l'aviation (LA). Ici également, l'aviation commerciale suisse mise sur des adaptations aux conditions actuelles, espérant en conséquence une autre répartition des charges et un allégement des taxes, aujourd'hui élevées en comparaison avec l'étranger.

Initiatives de l'aéroport de Zurich pendantes

Dans le canton de Zurich, le peuple a voté massivement contre l'«initiative de répartition». Cela étant, d'autres initiatives «contre l'aéroport» sont encore pendantes. Il faudra se prononcer en 2010, voire en 2011, notamment sur une initiative de moratoire voulant empêcher l'agrandissement des pistes/voies de circulation.

Eine «Einmaligkeit» in der Schweiz ist im Kanton Zürich der «Zürcher Fluglärm Index» (ZFI). Zur grossen Überraschung der Kantonsregierung wurde der berechnete Grenzwert bereits 2008 überschritten. Als Hauptursache muss das nach wie vor ungezügelte Wachstum der Flughafengemeinden angeführt werden und wesentlich weniger die Flugbewegungen. Diese haben allerdings in den abendlichen Stunden etwas zugenommen und damit den Index beeinflusst. Vorläufig sind noch keine Massnahmen beschlossen worden.

L'«indice zurichois de bruits de la circulation aérienne» («Zürcher Fluglärm Index» [ZFI]) du canton de Zurich constitue une «exclusivité» au niveau helvétique. À la grande surprise du Gouvernement cantonal, la valeur limite calculée a été dépassée en 2008 déjà. Comme cause principale, la croissance encore effrénée des communes de l'aéroport doit être mentionnée, et nettement moins les mouvements de vol. Ceux-ci ont cependant augmenté un peu le soir, influençant de la sorte l'indice. Aucune mesure n'a été adoptée pour le moment.



Robert Deillon



Flugplätze und Flughäfen

Das Jahr der Kontraste

Obwohl man sich auf ein schwieriges Jahr eingestellt hatte, hielt 2009 für die Flughafenbetreiber einige angenehme Überraschungen bereit. Bei den Flugplätzen stellt sich die Lage etwas angespannter dar. Die ersten Auswirkungen der Krise des Luftfahrtsektors waren bereits im letzten Quartal 2008 zu spüren, und zahlreiche Fachleute prophezeiten ein schmerzhafte 2009 für die Flughäfen. Die Ergebnisse des ersten Halbjahrs gaben ihnen auch Recht, denn bei den Flugbewegungen war ein Rückgang von zehn Prozent zu verzeichnen, während die Passagierzahlen um durchschnittlich sechs Prozent sanken. Dennoch haben die schweizerischen Flughäfen die Turbulenzen dieses vermeintlich schwierigen Jahres gut überstanden und am Ende der Rechnungsperiode zufrieden stellende Bilanzen vorgelegt.

Aufschwung in der zweiten Jahreshälfte

In der zweiten Jahreshälfte knüpften die Flughäfen wieder an ihr Wachstum an, so dass der Rückgang der Passagiere bescheiden ausfiel. Die kleinen Ausschläge nach unten (weniger als zwei Prozentpunkte im Durchschnitt) sind verkraftbar, dies im Vergleich zu den Zahlen von 2008, das bekanntermassen ein aussergewöhnliches Jahr war. Dennoch war die Krise bei der Zahl der Flugbewegungen zu spüren, deren Rückgang in der Grössenordnung von acht Prozentpunkten deutlich stärker war.

Dass sich die Passagierzahlen so gut hielten, ist den bedeutenden Vertriebsbemühungen der Fluggesellschaften zu verdanken, die versuchten, die Auslastung ihrer Maschinen auf einem angemessenen Niveau zu halten. Der stärkere Rückgang der Starts und Landungen ist auf die Tatsache zurückzuführen, dass einige Fluggesellschaften dennoch auf bestimmten Strecken Anpassungen bei der Flughäufigkeit vornehmen mussten.

Aérodromes et aéroports

Le millésime des contrastes

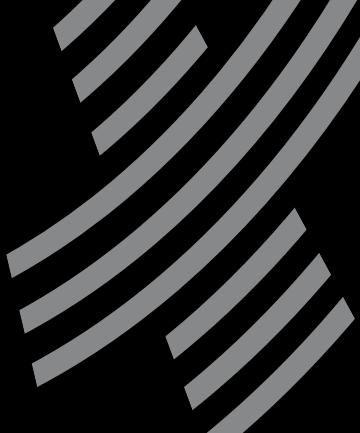
Annoncée comme difficile, l'année 2009 a réservé quelques bonnes surprises aux gestionnaires d'aéroports. La situation est un peu plus crispée sur les aérodromes.

Les premiers effets de la crise du secteur aérien avaient été ressentis dès le dernier trimestre de l'année 2008, et les experts s'étaient trouvés nombreux à prophétiser une année 2009 douloureuse pour les aéroports. Les résultats du premier semestre leur ont d'ailleurs donné raison, puisque les mouvements accusaient une baisse de l'ordre de 10%, tandis que le nombre des passagers reculait d'environ 6% en moyenne. Pour autant, les aéroports suisses ont finalement plutôt bien traversé les turbulences de cette année réputée difficile, jusqu'à révéler à la fin de l'exercice des bilans satisfaisants.

Les résultats financiers des aéroports

Dès le second semestre de l'année, les aéroports ont renoué avec la croissance, de sorte que le recul du nombre de passagers ayant transité par les plates-formes aéroportuaires suisses a été faible. D'autant plus faible que les petites inflexions baissières (inférieures à deux points en moyenne) ont été calculées par rapport à des chiffres de 2008 qui, on s'en rappelle, avait constitué un millésime d'exception. Il n'en demeure pas moins que la crise s'est fait ressentir sur le nombre des mouvements, qui ont chuté dans des proportions plus importantes, de l'ordre de huit points. On doit cette bonne résistance du trafic passagers aux importants efforts commerciaux dispensés par les compagnies aériennes pour maintenir des taux de remplissage corrects de leurs appareils. La baisse plus importante du nombre de décollages et atterrissages tient au fait qu'en ultime recours, certaines compagnies ont tout de même dû consentir parfois des ajustements de fréquence sur certaines destinations.

Voilà pour l'aviation de ligne et charter. Mais le coup a incontestablement été plus dur à encaisser pour l'aviation d'affaire. L'on sait combien ce segment du trafic aérien est important



Finanzielle Auswirkungen

Die Business Aviation hat die Krise zweifellos härter getroffen. Es ist bekannt, welche grosse Bedeutung dieses Segment des Luftverkehrs für die wirtschaftliche Dynamik des Standorts Schweiz hat. Angesichts der an den wichtigsten schweizerischen Luftfahrtstandorten umgesetzten Tarifpolitik, hat diese Business-Luftfahrt, wenngleich sie schwer getroffen ist, nur geringen Einfluss auf die finanziellen Ergebnisse der Flughäfen.

Diesbezüglich sei erwähnt, dass die Einnahmen der Flughäfen, die nicht aus der Luftfahrt stammen und von denen ein grosser Teil auf Geschäfte und Restaurants entfällt, deutlich gesunken sind, was auf das Zusammenspiel verschiedener Faktoren zurückzuführen ist. Hierzu gehören insbesondere der (wenn auch nur relative) Rückgang der Passagierzahlen und der (deutlichere) Rückgang der Kaufkraft, was für die Briten, die ein bedeutendes Kundensegment der schweizerischen Flughäfen bilden, einen ganz besonderen Stellenwert hat, da ihre Währung unter einer sehr ungünstigen Kursentwicklung zu leiden hatte, und das Pfund Sterling gegenüber dem Schweizer Franken stark eingebrochen ist.

pour le dynamisme économique de la place suisse. Pour autant, compte tenu des politiques tarifaires pratiquées sur les principales bases aéronautiques suisses, cette aviation d'affaire, même malmenée, n'impacte que peu les résultats financiers des aéroports. Des aéroports pour lesquels les recettes aéronautiques ne constituent d'ailleurs qu'une partie des recettes.

A cet égard, il convient de noter que les recettes non aéronautiques des aérodromes suisses, qui proviennent pour une large part des revenus de leurs boutiques et restaurants, ont subi des baisses sensibles liées à la conjonction de divers facteurs. Il convient notamment de citer la baisse du nombre de passagers (fût-elle relative) et celle (plus sensible) de leur pouvoir d'achat ; une réalité particulièrement cruciale pour les Britanniques, importants clients des aéroports suisses, dont la monnaie a souffert d'un cours très défavorable, la livre sterling ayant sombré vis-à-vis du franc suisse.

Anticiper sur la reprise du trafic

Ainsi l'année 2009, avec ses sursauts économiques sinusoïdaux, se termine-t-elle sur des chiffres noirs en bas du bilan

So endet das Jahr 2009 mit seiner sinusförmigen wirtschaftlichen Entwicklung mit schwarzen Zahlen in der von den Flughafenbetreibern aufgestellten Bilanzen. Dieses Jahr hat jedoch auch, wie erwartet, eine strukturelle Anfälligkeit bestimmter Segmente des Luftfahrtsektors erkennen lassen. Diese Anfälligkeit wurde an den Annäherungsbewegungen deutlich, die von zahlreichen Fluggesellschaften in Gang gesetzt wurden, die neue finanzielle Modelle umsetzen und neue Vertriebsstrategien verfolgen müssen, um die Herausforderungen zu meistern, mit denen sie konfrontiert sind.

Diesem Prozess des grundlegenden Überdenkens können sich auch die Flughäfen nicht entziehen. Auch sie müssen sich immer schwierigeren Herausforderungen stellen, insbesondere im Hinblick auf das Sicherheitsmanagement. Die Inflation bei Gesetzen und Bestimmungen auf internationaler Ebene schlägt sich in bedeutenden finanziellen Anstrengungen nieder, die bei Lohnsumme, Ausrüstung, Unterhalt und architektonischen Massnahmen gemacht werden müssen. So wird dieser Bereich, mit immer grösserer Gewissheit, das wichtigste Tätigkeitsfeld der Flughafenbetreiber und damit auch die bedeutendste Kostenstelle.

dressé par les gestionnaires des aéroports nationaux. Il n'en demeure pas moins que ce millésime a révélé, comme on s'y attendait, une fragilité structurelle de certains segments du secteur aéronautique. Cette fragilité s'est illustrée avec les mouvements de rapprochement amorcés par de nombreuses compagnies aériennes, qui doivent adopter de nouveaux modèles financiers et de nouvelles stratégies commerciales pour pouvoir faire face aux difficultés auxquelles elles sont confrontées.

Les aéroports, on l'a dit, n'échappent pas eux non plus à cette remise en cause fondamentale. Ils doivent eux aussi relever des défis toujours plus difficiles, notamment en termes de gestion de la sûreté. L'inflation législative et réglementaire au niveau international se traduit par d'importants efforts financiers à consentir en matière de masse salariale, de matériel, d'entretien et d'aménagements architecturaux. Ainsi ce secteur devient-il de plus en plus sûrement le premier métier des gestionnaires de plates-formes aéroportuaires, et par conséquent également le principal centre de coût. Or, après les dépenses générées par le passage – parfaitement bien réussi et maîtrisé – des aéroports suisses à Schengen, il reste à consen-



Wieder auf Wachstum einstellen

Doch nach den für die sehr erfolgreiche und gelungene Umstellung auf Schengen aufgewendeten Ausgaben sind noch zahlreiche Investitionen erforderlich. Und diese Investitionen gehen über Sicherheitsvorkehrungen hinaus. Der Luftfahrtsektor zielt ganz allgemein wieder auf Wachstumskurs, so dass man sich auf ein erneutes Ansteigen des Verkehrsaufkommens, der technischen Entwicklungen, der gesetzlichen Bestimmungen einstellen muss. Und man muss sich an sehr grosse Passagierflugzeuge anpassen, denn 2010 ist der Airbus A380 erstmals auf den schweizerischen Flughäfen Zürich und Genf gelandet. All diese Projekte müssen schnell zu Baustellen werden, obwohl doch im Jahr 2009 einige Flughafenbetreiber gezwungen waren, eine Reihe ihrer ehrgeizigen Vorhaben nach unten zu korrigieren oder sogar bestimmte architektonische Pläne zurechtzustutzen.

Die guten Ergebnisse, die am Ende eines als schwierig vorhergesagten Jahres verzeichnet wurden, sind umso erfreulicher, als viele der unterschiedlichen Vertreter des Luftfahrtsektors mit Problemen unterschiedlicher Art konfrontiert waren, die sich alle auf die Flughäfen auswirkten. Mehrere Unternehmen – Fluggesellschaften wie auch Flughafenbetreiber – waren Schauplatz von Auseinandersetzungen der Sozialpartner, die sich

tir de nombreux investissements pour que les plates-formes helvétiques rattrapent leur retard ou confortent leur position – selon leur positionnement sur le marché. Et ces investissements vont bien au-delà des seuls dispositifs de sûreté. Le secteur aéronautique en général renoue avec la croissance, de sorte qu'il faut anticiper sur la reprise du trafic, l'évolution des techniques, des réglementations... Et s'adapter à l'arrivée des très gros-porteurs, en cette année qui a vu l'Airbus A 380 atterrir sur les deux aéroports suisses de Zurich et Genève. Tous ces projets doivent rapidement se transformer en chantiers, alors même que 2009 avait contraint certains gestionnaires d'aéroports à revoir à la baisse certaines de leurs ambitions, voire à raboter certains plans architecturaux.

Des problèmes de différents ordres

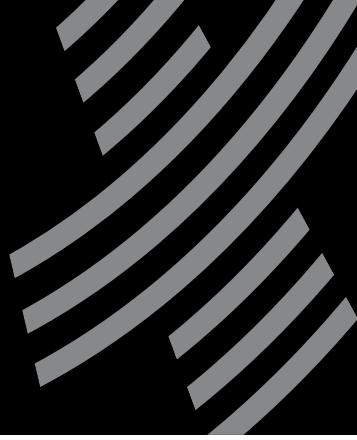
Les résultats corrects enregistrés au terme d'une année annoncée comme difficile sont d'autant plus réjouissants que les divers acteurs du secteur aérien ont été nombreux à être touchés par des problèmes de différents ordres, qui ont tous des conséquences pour les aéroports. Plusieurs entreprises, compagnies aériennes et plates-formes aéroportuaires ont ainsi été le théâtre de mouvements sociaux ayant – plus ou moins

mehr oder weniger stark auf ihre betrieblichen Aktivitäten auswirken. Attentate (die glücklicherweise fehlschlugen!) haben die Psychose einiger Fluggäste wieder aufleben lassen, die wiederum endlose Kontroversen über die Sicherheit ausgelöst hat, in Debatten, die zuweilen von Lobby-Gruppen missbraucht wurden, die private wirtschaftliche Interessen vertraten – und das mit einem Eifer, der proportional zu den Versprechen dieses potenziell lukrativen Marktes war. Verschiedene (zum Teil dramatische) Unfälle haben Fluggesellschaften oder Flugzeugbauer geschwächt. Schliesslich spielte die Natur verrückt, mit massiven Schneefällen, die im vergangenen Winter zur Schließung von Flughäfen führten, oder aber mit bisher unbekannten Phänomenen wie der Asche des isländischen Vulkans, über die anlässlich der Bilanz von 2010 noch zu sprechen sein wird.

Diese Phänomene haben – so aussergewöhnlich sie auch sein mögen – all denen, die es möglicherweise vergessen haben, noch einmal ins Gedächtnis gerufen, wie katastrophal derartige Ereignisse aufgrund ihres plötzlichen Eintretens, ihrer Tragweite und ihrer Konsequenzen sein können, wobei die Flughäfen immer – gelegentlich mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung – unter den Problemen zu leiden haben, von denen ihre Partner betroffen sind.

fortement – affecté les opérations. Des attentats (heureusement manqués !) sont venus raviver la psychose de certains passagers, déchaînant dans la foulée des controverses sans fin sur la sûreté autour de débats parfois parasités par des groupes de pression défendant des intérêts économiques privés avec une ardeur proportionnelle aux promesses de ce marché potentiellement lucratif. Divers accidents (parfois dramatiques), sont venus fragiliser des compagnies aériennes ou des avionneurs. Enfin, la nature s'est déchaînée, avec d'importantes chutes de neige entraînant des fermetures d'aéroports l'hiver dernier, jusqu'à engendrer des phénomènes inédits, avec les cendres du volcan islandais, dont il faudra parler à l'heure du bilan 2010.

Ces phénomènes, pour exceptionnels qu'ils soient, sont venus rappeler à ceux qui l'auraient oublié, combien ces événements peuvent être catastrophiques par leur soudaineté, leur ampleur et les conséquences qu'ils engendrent, les aéroports finissant toujours par souffrir – parfois avec une certaine inertie dans le temps – des problèmes qui touchent leurs partenaires.



Mit Abstimmung sehr zufrieden

Es ist zu begrüssen, dass das Volk und die Stände am 29. November 2009 eine Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung angenommen haben, durch welche die auf Kerosin bei Inlandsflügen erhobene Steuer (die in der Schweiz jährlich rund 60 Millionen Franken einbringt) von nun an vorrangig (in Höhe von bis zu etwa 44 Millionen Franken pro Jahr) nur für den Luftverkehr verwendet wird.

Dieses gesetzgeberische Vorhaben weist verschiedene positive Aspekte auf. Hierzu gehören Massnahmen zur Stärkung der Flugsicherungsdienste, die gesetzlichen Grundsätze der Koordination von Slots, der Abbau von Quersubventionen für Flugsicherungsgebühren oder sonstige obligatorische Genehmigungen für Hindernisse der Luftfahrt. Einige dieser wichtigen Dossiers waren Gegenstand einer Behandlung, die im Interesse der Flughäfen lag, und für 2010 dürften wir eine zufriedenstellende Bilanz der Gesetzesänderungen ziehen, denn bestimmte negative Punkte dieser Revision, darunter die Einführung einer neuen Aufsichtsgebühr, dürften dann vom Tisch sein.

Modification de l'article 86 de la Constitution fédérale

Dans cet ordre d'idée, il faut saluer l'acceptation par le peuple et les cantons, le 29 novembre 2009, d'une modification de l'article 86 de la Constitution fédérale au terme de laquelle l'impôt prélevé sur le kérozène utilisé pour les vols internes (un impôt qui rapporte environ 60 millions de francs par an en Suisse) est dorénavant prioritairement affecté (à hauteur d'environ 44 millions de francs par an) au seul trafic aérien. Ce projet de loi recèle différents aspects positifs, au nombre desquels des mesures de renforcement au profit des services de navigation aérienne, des principes légaux de coordinations des créneaux horaires, la suppression des subventions croisées pour les redevances de navigation aérienne ou autres autorisations obligatoires pour les obstacles à la navigation aérienne. Un certain nombre de ces dossiers importants a fait l'objet d'un traitement allant dans un sens propice aux intérêts des aéroports, et 2010 devrait nous permettre de tirer un bilan satisfaisant de ces modifications législatives, puisque certains autres points négatifs de cette révision, au nombre desquels l'instauration d'une nouvelle taxe de surveillance,

Arrival Duty Free kommt

Diese Bilanz wird mit weiteren guten Nachrichten gespickt sein, die sich aus den im Jahr 2009 eingeleiteten parlamentarischen Arbeiten ergeben. So hat der Bundesrat im März 2010 dem Parlament einen Entwurf vorgelegt, nach dem die Einrichtung von Duty Free Shops im Ankunftsreich der Flughäfen ermöglicht werden soll. Durch diese Massnahme dürften etwa 60 bis 80 neue Arbeitsplätze geschaffen werden können, vor allem aber dürften Einnahmen von 60 bis 80 Millionen Franken entstehen, von denen 20 bis 23 Millionen den Flughafenbetreibern zufließen würden.

Normierungsdruck lässt nicht nach

Die insgesamt positive Bilanz für die Flughäfen soll jedoch nicht über die Wolken hinwegtäuschen, die am Himmel über den Flugplätzen aufziehen: Die Schweiz verliert zunehmend an Selbständigkeit bei der Luftfahrtgesetzgebung. Das gilt auch für die Flugplätze. Die Verordnung EG 1018/2009, die am 21. Oktober 2009 vom Europäischen Parlament und vom Rat verabschiedet wurde, zeichnet die gesetzgeberische Zukunft

aura été balayée. Ce bilan sera agrémenté d'autres bonnes nouvelles prises dans le sillage des travaux parlementaires commencés en 2009. En mars 2010, le Conseil fédéral a ainsi soumis au Parlement un projet visant à permettre l'installation de duty free shops à l'arrivée dans les aéroports. Cette mesure devrait permettre de créer quelque 60 à 80 nouveaux emplois, mais surtout de générer pas loin de 60 à 80 millions de francs par an, dont 20 à 23 millions bénéficieront aux exploitants des aéroports.

La pression normative

Le bilan « globalement positif » pour les aéroports ne doit pas faire oublier les nuages qui s'amoncellent dans le ciel au dessus des aérodromes. La Suisse est de moins en moins autonome dans le domaine de la législation aéronautique. Cela vaut pour les aérodromes aussi. Le Règlement CE 1018/2009, adopté le 21 octobre 2009 par le Parlement européen et le Conseil, balise l'avenir réglementaire européen des aérodromes. Bien qu'elle ne soit pas encore applicable à la Suisse, cette nouvelle couche normative y déployera des effets dans un



für die europäischen Flugplätze vor. Obwohl sie in der Schweiz noch nicht anwendbar ist, wird dieses neue normative Paket hier schon bald seine Wirkung entfalten. Die EASA arbeitet zurzeit die Anwendungsbestimmungen dieser Verordnung aus, und die Schweiz hat das Nötige getan, um in diesen Prozess eingebunden zu werden; mehrere Fachleute des Landes wurden in Funktionen in diesem Kontext berufen. Unter ihnen ist auch der Ehrenpräsident der AEROSUISSE und Sekretär des Verbands Schweizer Flugplätze, der in das Safety Standard Consultative Committee der EASA gewählt wurde.

Die Flughafengemeinschaft hat auch auf Ebene der ICAO neue Antennen eingerichtet, um die Entwicklungen von Anhang 14 und die Arbeit der PANS Aerodromes Study Group sehr genau zu verfolgen und eigene Beiträge einzubringen. Es ist unverkennbar, dass der Normierungsdruck nicht nachlässt, und seine Auswirkungen auf den Betrieb unserer Flugplätze sind enorm. Deshalb wurden die Botschaften des neuen Direktors des BAZL mit Zufriedenheit aufgenommen, in denen der Wille zum Ausdruck kommt, unnötige Reglementierungen zu vermei-

den und die noch verfügbaren Handlungsspielräume im Interesse der Schweiz optimal zu nutzen.

Befürchtungen Rechnung getragen

Die beabsichtigte Kategorisierung der Flugplätze und die damit verbundene Aufhebung der Quersubventionierung der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen durch jene auf den Landesflughäfen liess auch Befürchtungen bezüglich Finanzierungslücken aufkommen. In der politischen und in der verbandsinternen Arbeit der AEROSUISSE wurde diesen Ängsten Rechnung getragen. Regionalflugplätze erfüllen eine wichtige Funktion im Luftfahrtssystem Schweiz zu Gunsten der Attraktivität der Standortregionen.

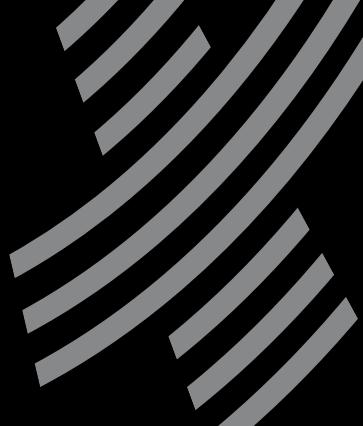
avenir proche. L'EASA oeuvre maintenant à la rédaction des dispositions d'application de ce règlement et l'aviation suisse a fait le nécessaire pour être associée à ce processus ; plusieurs de ses experts ont été nommés à des fonctions dans ce contexte. Parmi ceux-ci, le président d'honneur d'AEROSUISSE et secrétaire de l'Association Suisse des Aérodromes a été élu au Safety Standard Consultative Committee de l'EASA.

La communauté aéroportuaire a déployé de nouvelles antennes au niveau de l'OACI également, de manière à suivre de près et de manière contributive les développements de l'Annexe 14 et du PANS Aerodromes Study Group.

On le voit, la pression normative ne se relâche pas et ses incidences sur le fonctionnement de nos aérodromes sont énormes. C'est donc avec satisfaction qu'ont été reçus les messages du nouveau Directeur de l'OFAC exprimant une volonté d'éviter la réglementation inutile et d'exploiter les marges de manœuvre encore disponibles, au mieux des intérêts de la Suisse.

Des craintes dûment prises en considération

La classification des aérodromes et la suppression corollaire des subventions croisées des aéroports nationaux au profit des services de navigation aérienne fournis sur les aérodromes régionaux ont fait redouter de possibles lacunes de financement. Cette crainte a été dûment prise en considération par AEROSUISSE et par les sphères politiques. Les aérodromes régionaux exercent une fonction importante au sein du système suisse des transports aériens et jouent en faveur de l'attractivité régionale.



Daniel Weder



Flugsicherung

Ein schwieriges aber auch erfolgreiches Jahr

Skyguide hat ihre Stellung im wirtschaftlich schwierigen Umfeld von 2009 dank dem Einsatz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie strategischer und finanzieller Voraussicht verbessert. Dies wirkt sich auch spürbar positiv auf die Positionierung als Schweizer Flugsicherungsunternehmen im europäischen Raum. Dank Verbesserungen in vielen Bereichen aber auch als Folge des reduzierten Verkehrsaufkommens lag die Pünktlichkeit auf einem historisch hohen Niveau. Die Ende Jahr erfolgte neue Luftraumorganisation in der Region Westschweiz erhöht die Kapazität nachhaltig. Ein weiterer Meilenstein des Jahres 2009 war der Umzug des Kontrollzentrums von Kloten nach Dübendorf. Aber auch auf den Regionalflugplätzen und bei der militärischen Flugsicherung erfüllte Skyguide die Vorgaben. Die Zusammenarbeit

mit dem Militär besitzt einen besonderen Stellenwert und wird in Zukunft noch gestärkt. Ebenso gefestigt werden soll die Zusammenarbeit mit den Flughäfen.

Zum Kooperationspartner für Europa

Skyguide arbeitet mit Hochdruck an kundenorientierten Strategien, Prozessen und Strukturen, die sie auf lange Frist im europäischen Spitzensfeld positionieren werden. Die Entwicklungen des einheitlichen europäischen Luftraums beschleunigen sich. In der Organisation des FABEC (Functional Airspace Block Europe Central) werden in naher Zukunft wichtige Weichen gestellt. Zum FABEC gehören Deutschland, Frankreich, die Benelux-Staaten und die Schweiz. Obwohl Skyguide nicht zu den Grossen im FABEC gehört, kann sie bei dessen Gestaltung voll mitwirken.

Standortstudie wird weitergeführt

Die Skyguide hat 2009 geprüft, inwiefern verschiedene Standortszenarien zur Umsetzung ihrer Strategie beitragen können. Dabei wurden die Resultate von fünf Model-

Services de la navigation aérienne

Une année difficile mais réussie

En 2009, le dévouement du personnel et la prévoyance d'ordre stratégique et financier dont a fait preuve skyguide lui ont permis d'enregistrer des progrès en dépit d'une conjoncture défavorable. Ces avancées ont aussi amélioré de façon perceptible notre statut de spécialiste suisse de la navigation aérienne dans le concert européen. Nous avons également porté la ponctualité à un degré jamais atteint, grâce à des améliorations diverses, conjuguées notamment au recul du trafic. Réalisée à la fin de l'année, la réorganisation de l'espace aérien de l'ouest de la Suisse se traduit par un gain durable de capacité. Le transfert du centre de contrôle de Kloten à Dübendorf est un autre jalon dans l'histoire de l'entreprise. Skyguide a aussi satisfait à toutes les exigences sur les aérodromes régionaux

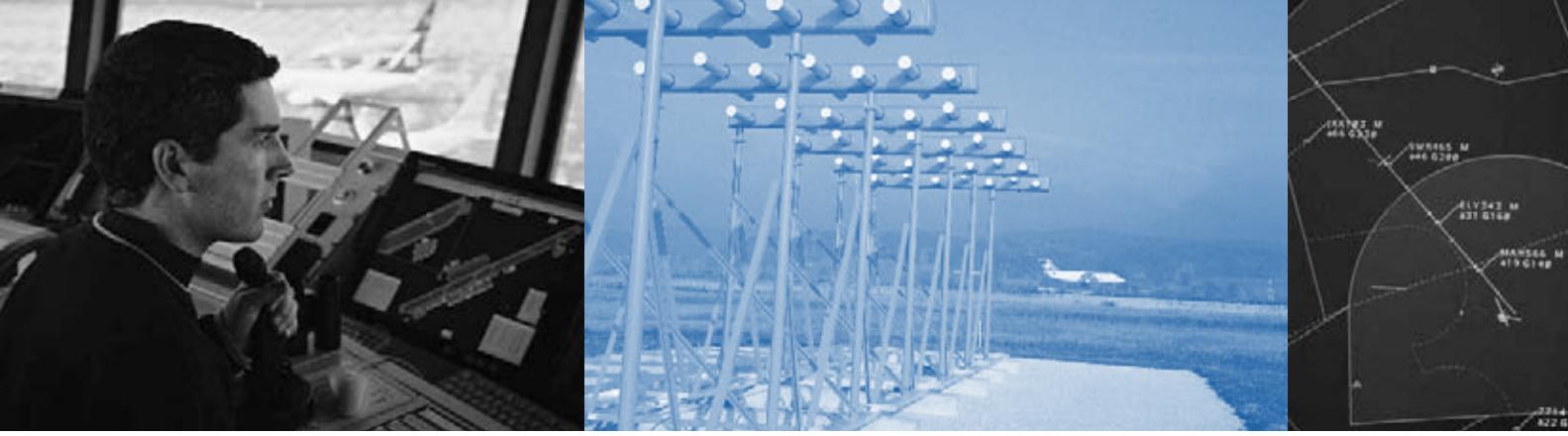
et dans les services militaires de la navigation aérienne. La collaboration avec les Forces aériennes occupe une place à part et est encore appelée à s'approfondir à l'avenir, à l'instar de la coopération avec les aéroports.

Un partenaire en collaboration européenne

Skyguide met les bouchées doubles pour élaborer des stratégies, des processus et des structures orientés client qui lui permettront d'occuper à long terme une place enviee en Europe. La mise en place du Ciel unique européen s'accélère. Au sein de l'organisation du FABEC (Functional Airspace Block Europe Central), des jalons importants sont en passe d'être posés. Le FABEC regroupe l'Allemagne, la France, le Benelux et la Suisse. Même si nous ne faisons pas partie des grands du FABEC, nous pouvons nous impliquer pleinement dans sa conception.

Poursuite de l'étude des sites

En 2009, nous avons examiné dans quelle mesure les divers scénarios d'emplacement peuvent contribuer à la réalisation de notre stratégie. Nous avons conclu l'analyse des résultats



len abschliessend analysiert. Das sechste Modell – das sogenannte «Border Triangle» – soll Ende 2010 fertiggestellt sein. In Zusammenarbeit mit der deutschen und französischen Flugsicherungsorganisation soll geprüft werden, inwiefern ein gemeinsames Zentrum im Raum Basel realisiert werden könnte. Alle sechs Modelle werden anschliessend einander gegenübergestellt und der Entscheidungsfindungsprozess eingeleitet.

Strukturbereinigung dank politischer Unterstützung

Seit Jahren weist Skyguide darauf hin, dass sie unter einer strukturell bedingten Kostenunterdeckung leidet, die nicht eigenverantwortet ist, und die ihr und damit ihren Kunden finanziell schadet. Hier sind Lösungen absehbar, dies auch dank der AEROSUISSE. Im November 2009 nahm das Stimmvolk die vom Bundesrat empfohlene Änderung der Bundesverfassung an (Artikel 86 – Schaffung einer Spezialfinanzierung für den Luftverkehr). Die darauffolgende Teilfinanzierung der Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen kommt den Benutzern des Schweizer Luftraums zugute.

de cinq modèles. L'étude du sixième modèle – appelé «Border Triangle» – sera achevée à la fin 2010. En collaboration avec les services allemands et français de la navigation aérienne, nous examinons la faisabilité d'un centre de contrôle commun dans la région bâloise. Les six modèles seront ensuite confrontés, ce qui permettra d'entamer le processus décisionnel.

Résorption du déficit structurel grâce au soutien du monde politique

Nous manifestons depuis de nombreuses années que Skyguide souffre d'un déficit structurel qui ne relève pas de sa responsabilité et qui cause un préjudice financier important à l'entreprise et à ses clients. Des solutions se dessinent dans ce domaine. En novembre 2009, le souverain a ainsi accepté la modification de la Constitution fédérale (article 86 – financement spécial en faveur du transport aérien) que lui recommandait le Conseil fédéral. Le financement partiel de nos prestations sur les aérodromes régionaux bénéficiera aux usagers de l'espace aérien suisse. Voilà des progrès réjouissants. De même, nous nous félicitons que la première

Das sind positive Entwicklungen. Ebenso freut sich Skyguide, dass auch bei der Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes ihren Bedürfnissen Rechnung getragen wird. Für die pragmatische und kompetente Unterstützung durch die AEROSUISSE bei allen politischen Belangen ist die Schweizer Flugsicherung dankbar.

révision partielle de la loi sur l'aviation satisfasse elle aussi nos besoins. Nous remercions ici AEROSUISSE pour son soutien pragmatique et efficace dans tous les dossiers politiques.



Felix Kiser



General Aviation

Einheitliches Vorgehen bewährte sich

Die Abstimmungskampagne zur Spezialfinanzierung der Luftfahrt (Bundesverfassung Artikel 86) und die Revision I des Luftfahrtgesetzes (LFG) verlangten 2009 ein einheitliches Vorgehen der Leichtaviatikverbände mit den kommerziellen Verbänden. Dies ist keine Selbstverständlichkeit angesichts der Tragweite und im Falle der Bundesverfassungsabstimmung der sich jährlich wiederholenden Millionenbeträge. Dass diese nun für die Luftfahrt insgesamt gesichert sind, zeugt einerseits von einer gut orchestrierten Abstimmungskampagne der AEROSUISSE, aber auch von einer grossen Solidarität von Verbandsmitgliedern, die zur Finanzierung der Kampagne beigetragen haben, ohne Gewissheit, dass die Gelder auch ihrem Luftsport zugute kommen werden.

Wie gewohnt fehlte es auch 2009 nicht an Herausforderungen, deren Meisterung grosses Sachwissen von den betroffenen, meist ehrenamtlich tätigen Verbandsvertretern verlangte. Nachstehende Geschäfte wurden grösstenteils von

den Leichtaviatikverbänden selbstständig behandelt, ein Teil davon wurde mit Hilfe der AEROSUISSE realisiert:

Änderungen im Luftraum

Mit der Neuauflage der Luftfahrtkarten ICAO und der Segelflugkarte traten per 12. März 2009 Luftraumänderungen in Kraft. Änderungen erfuhren beispielsweise die CTR Grenchen und Emmen. Im Raum Bern wurden VFR-Transitrouten eingeführt.

Trotz Interventionen der General Aviation wird die «Restricted Area» LS-R31 östlich von Emmen zu Gunsten der Aufklärungsdrohne der Luftwaffe eingeführt. Die CTR St. Gallen-Altenrhein wird auf 5500 Fuss angehoben und eine neue TMA eingerichtet. Die Bedenken des Aero Clubs der Schweiz (AeCS), wonach insbesondere der Fallschirmsprungbetrieb in Sitterdorf massiv eingeschränkt würde, wurden mit dem Hinweis relativiert, dass der Absetzpilot jederzeit mit St.Gallen-Altenrhein koordinieren könne. Nach über zweijähriger Bearbeitungszeit wird das «erweiterte KOSIF» im März 2010 vom Daily Airspace Bulletin Switzerland DABS abgelöst. Im Weiteren beschäftigte sich der Aero Club der Schweiz mit Anflügen auf Piste 34 in Zürich ausserhalb DVO-ON-Zeiten. Dank der

Aviation générale

Le procédé standard s'est avéré efficace

La campagne de votation sur le financement spécial de l'aviation (article 86 de la Constitution fédérale) et la révision I de la loi sur l'aviation (LA) ont exigé en 2009 un procédé standard pour les associations d'aviation légère et les associations commerciales. Cela ne va pas de soi compte tenu de la portée et, dans le cas du plébiscite constitutionnel, des millions de francs versés chaque année. Le fait que ceux-ci sont à présent assurés pour l'aviation dans l'ensemble, témoigne d'une part d'une campagne de votation bien orchestrée d'AEROSUISSE, mais aussi d'une grande solidarité de membres d'associations ayant contribué au financement de la campagne sans la certitude que les fonds profiteront effectivement à leur sport aérien.

Comme d'habitude, 2009 n'a pas manqué de défis dont la maîtrise a exigé de très bonnes connaissances des représentants d'associations concernés, qui sont pour la plupart

bénévoles. Les affaires ci-après ont été en majeure partie traitées de façon indépendante par les associations d'aviation légère, une partie d'entre elles ayant été réalisée avec l'aide d'AEROSUISSE:

Changements dans l'espace aérien

Avec la nouvelle édition des cartes aéronautiques OACI et de la carte de vol à voile, des changements de l'espace aérien sont entrés en vigueur au 12 mars 2009. Les CTR Granges et Emmen par exemple ont subi des changements. Dans l'espace aérien de Berne, des routes de transit VFR ont été introduites.

Malgré les interventions de l'aviation générale, la «restricted area» LS-R31 à l'est d'Emmen a été introduite en faveur du drone de reconnaissance des Forces aériennes. La CTR de Saint-Gall-Altenrhein est relevée à 5500 pieds AMSL et un nouveau TMA est installé. Les réserves de l'Aéro-Club de Suisse (AéCS) selon lesquelles notamment les sauts en parachutes ont été massivement réduits à Sitterdorf, ont été relativisées par l'information que le pilote d'avion parachutiste peut coordonner en tout temps avec Saint-Gall-Altenrhein.



guten Zusammenarbeit der Verbände mit dem BAZL und der Skyguide erhalten alle AIP-Abonnenten die TMA-Karten Zürich und Genf im Massstab 1:250'000.

Die Aktivierung der Lufträume TMA Basel TANGO 1-3 für den Südflug Basel erfolgt oft ohne deren Nutzung, aufgrund von Hochrechnungen von Meteo-Daten. Insbesondere der motorlose Luftraumbenutzer (Hängegleiter, Segelflieger, Ballonfahrer) ist von dieser untragbaren Situation betroffen. Ab März 2010 soll die Aktivierungszeit von 60 Minuten auf 30 Minuten reduziert werden.

Regelung für grenzüberschreitende Flüge

Die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) hat im Frühling 2008 insgesamt 16 Kleinflugplätzen den Entzug der Bewilligung für grenzüberschreitende Auslandflüge per Ende Oktober 2008 angekündigt. Die in der GASCO (General Aviation Steering Committee) vereinten Aviatikverbände Aero Club der Schweiz, AOPA, Schweizer Flugplatzverein und die AEROSUISSE intervenierten heftig gegen die Absicht der EZV. Mit Erfolg. Es kam zu konstruktiven Gesprächen der AEROSUISSE mit der Oberzolldirektion, und die Ankündigung des Entzuges der Bewilligung für grenzüberschreitende Flüge wurde noch

im Sommer 2008 sistiert. Mit einem Schreiben von Mitte Dezember 2008 wurden in der Folge die betroffenen Flugplätze aufgefordert, ihre Interessen für grenzüberschreitende Flüge von und nach Schengen-Ländern ohne Warenverkehr bis am 31. Januar 2009 anzumelden. Sämtliche betroffene Flugplatzhalter haben diese Möglichkeit wahrgenommen. Es waren dies: Thun, Kägiswil, Beromünster, Reichenbach, Schupfart, Buttwil, Biel-Kappelen, Sitterdorf, Ambri, Bex, La Côte, Gruyère, Môtiers, Raron, Hasenstrick und Hausen. Dank dem koordinierten, aber auch vehementen Vorgehen der Aviatikverbände und der AEROSUISSE ist zu erwarten, dass in naher Zukunft Piloten auch von diesen Flugplätzen «hindernisfrei» ins Ausland und wieder zurück auf ihre Home-base fliegen können. Das Ziel bleibt, den grenzüberschreitenden Personenverkehr in administrativer Sicht zu erleichtern, indem nur noch ein Flugplan ausgefüllt werden muss, ohne zusätzliche Zollformulare. Diese Praxis wird in Frankreich angewendet.

AeCS-Projekt «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz»

Die Planung von insgesamt fünf grösseren nationalen Anlässen und rund 20 regionalen Anlässen begann bereits 2008. Im Jahr 2009 standen folgende Daten fest: 13. März 2010:

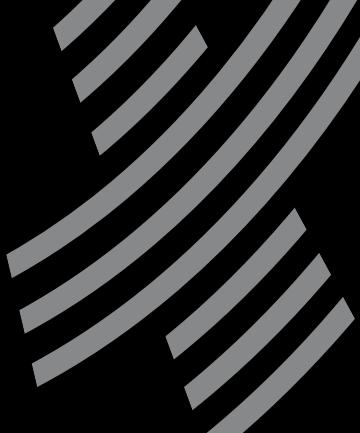
Après une période d'étude de plus de deux ans, le «COTSENA élargi» sera remplacé en mars 2010 par le Daily Airspace Bulletin Switzerland DABS. De plus, l'Aéro-Club de Suisse s'est occupé des approches sur la piste 34 à Zurich en dehors des heures DVO-ON. Grâce à la bonne collaboration des associations avec l'OFAC et Skyguide, tous les abonnés AIP reçoivent les cartes TMA Zurich et Genève à l'échelle 1:250 000.

En raison d'estimations de données météo, l'activation des espaces aériens TMA Bâle TANGO 1-3 pour l'approche de Bâle par le sud a souvent lieu sans qu'ils soient utilisés. Surtout les usagers de l'espace aérien sans moteur (vélidétistes, véli-volistes, aérostiers) sont touchés par cette situation intolérable. À partir de mars 2010, le temps d'activation est censé être réduit de 60 à 30 minutes.

Réglementation pour les vols frontaliers

Au printemps 2008, l'Administration fédérale des douanes (AFD) a notifié à 16 petits aérodromes au total le retrait de l'autorisation pour vols transfrontaliers vers l'étranger à fin octobre 2008. Réunies dans le GASCO (General Aviation Steering Committee), les associations d'aviation Aéro-Club

de Suisse, AOPA, Association suisse des aérodromes et AEROSUISSE sont intervenues vivement contre cette intention de l'AFD. Avec succès. Il en est résulté des discussions constructives d'AEROSUISSE avec la Direction générale des douanes, et la notification du retrait de l'autorisation pour les vols transfrontaliers a encore été suspendue en été 2008. Par courrier de mi-décembre 2008, les aérodromes concernés ont ensuite été invités à faire part de leurs intérêts pour les vols transfrontaliers en provenance et à destination des pays de Schengen sans trafic de marchandises jusqu'au 31 janvier 2009. Tous les responsables d'aérodromes concernés ont fait usage de cette possibilité. Il s'agit de: Thoune, Kägiswil, Beromünster, Reichenbach, Schupfart, Buttwil, Bienne-Kappelen, Sitterdorf, Ambri, Bex, La Côte, Gruyère, Môtiers, Rarogne, Hasenstrick et Hausen. Grâce à l'action coordonnée, mais aussi véhément de associations d'aviation et d'AEROSUISSE, il faut s'attendre à ce que, dans un avenir proche, les pilotes puissent également effectuer «sans obstacles» des vols de ces aérodromes vers l'étranger et retourner à leur home base. L'objectif reste de faciliter le trafic voyageurs transfrontalier du point de vue administratif en n'exigeant plus que le remplissage d'un seul plan de vol,



Offizieller Start des Jubiläumsjahres anlässlich der Delegiertenversammlung des Aero Clubs der Schweiz in Avenches mit gleichzeitiger Würdigung der aviatischen Pionierleistungen von 1910 im Rahmen einer Expo. 27. Juni 2010: Abschluss der erstmals gemeinsam durchgeführten Schweizermeisterschaften aller Luftsportarten mit der gemeinsamen Rangverkündigung in Grenchen. 24. Juli 2010: Flugmeeting in Emmen mit der Präsentation möglichst vieler Sparten der schweizerischen Luftfahrt im Rahmen eines Grossanlasses. 26. Oktober 2010: Internationaler Luftfahrtkongress in Dübendorf. 4. Dezember 2010: Abschluss des Jubiläumsjahres mit einer «Nacht der Luftfahrt» in Luzern.

Dazu sind 20 regionale Anlässe geplant, welche vorwiegend durch Regionalverbände oder Sparten des AeCS, zum Teil auch von andern Institutionen, selbständig durchgeführt werden. Erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wurde der Anlass anlässlich der Jubiläumsfeierlichkeiten «50 Jahre Verkehrshaus der Schweiz» am 27. Juni 2009 in Luzern. Zudem sind Sondermarken «100 Jahre Schweizer Luftfahrt» erschienen.

sans formulaires douaniers complémentaires. Cette procédure est appliquée en France.

Projet AéCS «100 ans d'aviation en Suisse»

La planification de cinq grandes manifestations nationales et d'environ 20 manifestations régionales a commencé en 2008 déjà. En 2009, les dates suivantes ont été fixées: 13 mars 2010: démarrage officiel du centenaire à l'occasion de l'assemblée des délégués de l'Aéro-Club de Suisse à Avenches, accompagnée d'un hommage aux pionniers de l'aviation de 1910 dans le cadre d'une expo. 27 juin 2010: clôture des premiers championnats suisses de tous les sports aériens réalisés pour la première fois en commun avec annonce commune du classement à Granges. 24 juillet 2010: meeting aérien à Emmen avec la présentation d'autant de sections de l'aviation suisse que possible dans le cadre d'une grande manifestation. 26 octobre 2010: Congrès international d'aviation à Dübendorf. 4 décembre 2010: clôture du centenaire avec une «Nuit de l'aviation» à Lucerne.

Par ailleurs, 20 manifestations régionales sont prévues, réalisées de façon indépendante principalement par des

CAMO für Flugschulen?

Am 20. Mai fand auf Intervention des AeCS beim BAZL eine Informationsveranstaltung zum Thema CAMO-Pflicht (Continuing Airworthiness Management Organisation) für Schulflugzeuge statt. Trotz der sehr kurzfristigen Terminierung nahmen 43 Personen aus allen Landesteilen, auf Aufforderung des Motorflug-Verbandes der Schweiz (MFVS), an der Veranstaltung teil. Die Diskussion fokussierte sich insbesondere auf den Begriff der Gewerbsmässigkeit. Das BAZL vertrat die Meinung, dass der Artikel 33 LFG (Luftfahrtgesetz) als Grundlage zur Einführung der CAMO-Pflicht für Schulflugzeuge diene, was von den Anwesenden vehement in Abrede gestellt wurde. Flugschulen wurden während der vergangenen Jahrzehnte nie als gewerbsmässig angesehen und behandelt.

Jugend- und Nachwuchsförderung

Am 13. Juni 2009 nahmen in Luzern rund 100 an der Aviatik interessierte Jugendliche aus allen Landesteilen am dritten Jugendtag des AeCS teil. Das 27. vom AeCS durchgeführte ProAero-Jugendlager konnte mit einem neuen Teilnehmerrekord von 191 äusserst motivierten Jugendlichen unfallfrei durchgeführt werden und war wiederum ein grosser Erfolg.

associations régionales ou des sections de l'AéCS, en partie également par d'autres institutions. La manifestation a été présentée pour la première fois au public à l'occasion de la commémoration du jubilé «50 ans Musée Suisse des Transports» le 27 juin 2009 à Lucerne. En outre, des timbres spéciaux «100 d'aviation en Suisse» sont parus.

CAMO pour les écoles de pilotage?

Le 20 mai, sur intervention de l'AéCS auprès de l'OFAC, une séance d'information a été tenue sur le thème de l'obligation CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation) pour les écoles de pilotage. Malgré les délais très courts, 43 personnes de toutes les régions du pays ont participé à la manifestation sur invitation de la Fédération suisse de vol à moteur (SFVM). La discussion s'est focalisée notamment sur le concept de vols commerciaux. L'OFAC a défendu l'opinion selon laquelle l'article 33 LA (loi sur l'aviation) sert de base pour l'introduction de l'obligation CAMO pour les avions d'entraînement, ce qui a été contesté avec véhémence par les personnes présentes. Les écoles de pilotage n'ont jamais été considérées ni traitées comme commerciales durant ces dernières décennies.



Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Flugbetriebe

Das BAZL-Treffen vom 25. Juni 2009 mit Verbandsvertretern betreffend die Aufsicht über die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Schweizer Flugbetriebe für die «C1» klassierten Gesellschaften hat Erleichterungen bezüglich Periodizität und Inhalt der an das BAZL zu übermittelnden Berichten zur Folge. So muss keine standardisierte Vorlage des BAZL verwendet werden und das Budget nicht monatlich unterteilt sein.

Aussenlandeverordnung

Gemäss Zirkular des BAZL vom 23. Dezember 2009 befindet sich der Entwurf der neuen Verordnung über Aussenlandungen mit Luftfahrzeugen in der ersten Ämterkonsultation und enthält die folgenden wichtigsten Anpassungen: Die Regelungen bezüglich Einschränkungen in Schutzgebieten wurden vereinfacht. Das Verfahren für die Erteilung von Ausnahmen für gewerbsmässige Arbeitsflüge wird klar umschrieben. Die Regelungen bezüglich Raumplanung und Baubewilligungen wurden präzisiert. Für Aussenlandungen im Rahmen der Ausbildung für Flüge zur Hilfeleistung wurden Erleichterungen in die Verordnung aufgenommen.

Encouragement des jeunes et de la relève

Le 13 juin 2009, quelque 100 jeunes intéressés à l'aviation de toutes les régions du pays ont participé à la troisième Journée de jeunesse de l'AéCS. Le 27^e camp de jeunesse Pro Aéro réalisé par l'AéCS s'est déroulé sans accidents avec un nouveau record de participants de 191 jeunes extrêmement motivés, remportant à nouveau un grand succès.

Capacité économique des entreprises aériennes

La rencontre de l'OFAC du 25 juin 2009 avec les représentants d'associations concernant la surveillance de la capacité économique des entreprises aériennes suisses pour les sociétés classées «C1» a abouti à des facilités concernant la périodicité et le contenu des rapports devant être soumis à l'OFAC. Ainsi, il n'est pas nécessaire d'utiliser un modèle standardisé de l'OFAC, et le budget n'a pas besoin d'être divisé en mois.

Ordonnance sur les atterrissages en campagne

Conformément à une circulaire de l'OFAC du 23 décembre 2009, le projet de la nouvelle ordonnance sur les atterrissages en campagne avec des aéronefs se trouve en première

Gebirgslandeplätze

Mit der öffentlichen Mitwirkung im SIL Prozess (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) der Gebirgslandeplätze ist das Gebiet Zermatt weitgehend abgeschlossen. Das definitive Koordinationsprotokoll steht allerdings noch aus. Neu in Angriff genommen wurde dagegen der Prozess im Gebiet Susten-Aletsch. Im Auftrag des Aero Clubs nimmt die Schweizer Gletscherpiloten Vereinigung zusammen mit dem MFVS (Motorflug Verband Schweiz) die Interessen der privaten aviatischen Nutzer wahr.

consultation des offices, et contient les principales adaptations suivantes: les règles concernant les restrictions dans les zones protégées ont été simplifiées. La procédure pour l'octroi d'exceptions pour les vols professionnels est clairement stipulée. Les réglementations relatives à l'aménagement du territoire et aux permis de construire ont été précisées. Pour les atterrissages en campagne dans le cadre de la formation pour vols d'assistance, des facilités ont été introduites dans l'ordonnance.

Places d'atterrissement en montagne

Avec la consultation publique dans le processus PSIA (plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique) des places d'atterrissement en montagne, la région de Zermatt est en grande partie terminée. Cela étant, le procès-verbal de coordination définitif est encore à faire. Le processus dans la région Susten-Aletsch en revanche vient d'être mis en route. Sur ordre de l'Aéro-Club, l'Association suisse des pilotes de glacier défend avec la FSVM (Fédération suisse de vol à moteur) les intérêts des usagers de l'aviation privée.



Daniel Gaus



Risiko-Management und Versicherungen

Risikolandschaft im Umbruch

Die Thematik über Unsicherheiten und Risiken erreichte im 2009 sowohl für Unternehmen als auch für ganze Volkswirtschaften eine neue, unvergleichbare Brisanz. Obwohl mit ungezwungener Geldpolitik eine lang anhaltende weltwirtschaftliche Rezession abgewendet und eine erste Stabilisierung erreicht werden konnte, blieben teils signifikante Risiken für viele Branchen unterschwellig vorhanden oder nahmen gar zu. Im nationalen Kontext schlossen die Schweizer Versicherer das Kalenderjahr sehr zufriedenstellend ab, was je nach Schadensintensität und Wettbewerb für Unternehmen teils positiv oder, vorwiegend im Personenversicherungsbereich, auch negativ spürbar wurde.

Unser Netzwerk nutzen

Mittels unabhängigen Spezialisten war es das Bestreben der AEROSUISSE, professionelle Antworten auf weitreichende risiko- und versicherungstechnische Fragen der Mitglieder bereitzustellen. Bereits das Einholen unverbindlicher Zweitmeinungen führte zu prüfenswerten alternativen Ansätzen wie beispielsweise ungenutztem Kosteneinsparungspotenzial im traditionellen Versicherungsbestand. Allerdings und wohl in Analogie zu den neuen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen galt das Interesse vermehrt auch der Absicherung von Markt- und Kreditrisiken, um vor allem Liquiditätsschwankungen besser abzufangen.

Verschiedene Ausrichtungen – ein Ziel

Die AEROSUISSE bietet in ihrer Eigenschaft als Dachverband eine ideale Gelegenheit, gemeinsame Herausforderungen anzusprechen und Lösungsoptionen für das Kollektiv auszuarbeiten. Die Gewährleistung von stabilen Rahmenbedingungen, wo möglich und angebracht, schafft verstärkte Planbarkeit, Kapitalsicherheit und somit messbaren Nutzen.

Gestion du risque et assurances

Paysage du risque en mutation

La thématique relative aux insécurités et risques a atteint en 2009 une nouvelle force explosive incomparable, autant en ce qui concerne les entreprises que des économies nationales entières. Bien que, grâce à une politique financière décontractée, une récession de l'économie mondiale persistant depuis longtemps ait pu être écartée et une première stabilisation obtenue, des risques en partie importants sont restés latents, voire ont augmenté pour de nombreux secteurs. Au plan national, les assureurs suisses ont clos l'année civile de façon très satisfaisante, ce qui, selon la sinistralité et la concurrence, a eu des répercussions positives pour les entreprises ou, principalement dans le domaine des assurances de personnes, négatives.

Utiliser notre réseau

Avec l'aide de spécialistes indépendants, AEROSUISSE s'est efforcée de préparer des réponses professionnelles à des questions approfondies des membres en matière de risque et d'actuariat. Rien que la demande de deuxièmes opinions sans engagement a abouti à des approches alternatives valant la peine d'être examinées, telles que par exemple un potentiel d'économie de frais inutilisé dans le portefeuille d'assurances traditionnel. À vrai dire, et sans doute par analogie avec les nouvelles conditions-cadre économiques, l'intérêt portait aussi de plus en plus sur la garantie de risques de marché et de crédit, afin surtout de mieux amortir les fluctuations de liquidités.

Différentes orientations, un seul objectif

AEROSUISSE offre en sa qualité d'association faîtière une occasion idéale d'aborder des défis communs et d'élaborer des options de solutions pour la collectivité. Lorsqu'elle est possible et opportune, la garantie de conditions-cadre stables augmente la capacité de planification et la sécurité du capital, et ainsi le profit mesurable.



Alois Schneider



Bildung und Forschung

Positives Echo auf Ausbildungsbroschüre

Die von der AEROSUISSE-Kommission Bildung und Forschung (KBF) erarbeitete und von der AEROSUISSE herausgegebene neue Broschüre «Welt der Aviatik» hat in der französisch und deutsch sprechenden Regionen ein sehr positives Echo ausgelöst. Damit können die Berufe der Luft- und Raumfahrt den Interessenten nähergebracht werden. Künftig wird ergänzend ein neuer Internetauftritt und ein Flyer bei der Nachwuchsförderung eine wichtige Rolle spielen.

Skyguide mit «Höherer Fachschule»

Im Bereich Aus- und Weiterbildung hat das Training Center von Skyguide als erste Luftfahrt-Schule nach den neuen Richtlinien des Bundesamtes für Berufsbildung und Technologie (BBT) im Dezember 2009 die Anerken-

nung «Höhere Fachschule» erhalten. Das bedeutet, dass nun die Absolventen des Lehrgangs nebst der Lizenz auch noch ein eidgenössisches Diplom erhalten und sich «Dipl. Flugverkehrsleiter/in HF» nennen dürfen.

Neuer Leiter der KBF

Nachdem sich der Leiter der KBF, Dr. Roland Bentele, 2009 beruflich neu orientiert hat, musste er seine Funktion bei der AEROSUISSE abgeben. Der Ausbildungsdelegierte der AEROSUISSE, Alois Schneider, hat die KBF-Geschäfte erfolgreich weitergeführt. Im Frühjahr 2010 konnte mit Linienpilot Roland Steiner, dem Studiengangleiter Aviation an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW), ein neuer KBF-Leiter gefunden werden.

Formation et recherche

Écho positif de la brochure de formation

La nouvelle brochure «Monde de l'aviation» créée par la Commission formation et recherche (CFR) d'AEROSUISSE et publiée par celle-ci a trouvé un écho très positif dans les régions romande et alémanique.

Celle-ci permet de créer un lien entre les métiers aéronautiques et les personnes intéressées. À l'avenir, un nouveau site Internet et un dépliant joueront un rôle complémentaire important en matière d'encouragement des jeunes talents.

Skyguide dispose d'une «école supérieure»

Dans le domaine de la formation et du perfectionnement, le training center de Skyguide a été la première école d'aéronautique à obtenir en décembre 2009 la distinction

d'«école supérieure» conformément aux nouvelles directives de l'Office fédéral de la formation professionnelle et de la technologie (OFFT). Cela signifie qu'à présent les élèves achevant le cours obtiennent en plus de la licence un diplôme fédéral, et ont droit au titre de «contrôleur/contrôleur de la circulation aérienne diplômé(e) ES».

Nouveau responsable de la CFR

En raison d'une réorientation professionnelle en 2009, M. Roland Bentele, responsable de la CFR, a dû renoncer à son poste auprès d'AEROSUISSE. Le délégué de la formation d'AEROSUISSE, Alois Schneider, a poursuivi la gestion de la CFR avec succès. Au printemps 2010, un nouveau responsable de la CFR a été trouvé en la personne du pilote de ligne Roland Steiner, chef de filière Aviation à la Haute école zurichoise de sciences appliquées (Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften [ZHAW]).



Markus Kälin



Luft- und Raumfahrtindustrie

Weltwirtschaftskrise trifft die Herstellerbetriebe hart

Als Folge der stark gesunkenen Nachfrage und Bestellungsannullierungen für Linien- und Geschäftsreiseflugzeuge sahen sich die Hersteller gezwungen, die Produktionskadenzen zum Teil massiv zu reduzieren. Dies mit der Auswirkung, dass auch bei den Schweizer Zulieferer die Bestellungen reduziert oder die Auslieferungen gestreckt wurden, weshalb die Schweizer Betriebe im Jahr 2009 mit Auslastungsproblemen zu kämpfen hatten. Der starke Franken hat dabei die angespannte Situation noch zusätzlich belastet. Kapazitätsanpassungen waren unumgänglich. Mit einer nachhaltigen Erholung kann erst ab 2011 gerechnet werden.

Die überaus klare Ablehnung der Initiative für ein Verbot von Kriegsmaterialexporten durch das Schweizer Volk, welche auch von der AEROSUISSE bekämpft wurde, ermöglicht es nun verschiedenen Herstellerbetrieben, weiterhin

neben den zivilen auch militärische Produkte herzustellen und zu exportieren.

Unterhaltsindustrie von der Krise vorerst weniger betroffen

Die Unterhaltsindustrie war im Jahr 2009 meist gut bis sehr gut ausgelastet. Betriebe im Grossflugzeugunterhalt profitierten noch von Verträgen, die vor der Krise abgeschlossen wurden. Zwischenzeitlich sind jedoch die Bestellungseingänge nachhaltig eingebrochen, und das Jahr 2010 dürfte daher um einiges schwieriger werden als 2009.

Aber auch die KMU's konnten die Auslastung auf einem guten Niveau halten. Der enorme Kostendruck machte jedoch allen Betrieben zu schaffen und schlug sich entsprechend in den Erfolgsrechnungen nieder. Exportorientierte Unternehmungen hatten zusätzlich mit dem starken Franken zu kämpfen.

Regulierungsmarschhalt ist unumgänglich

Die auch im 2009 nochmals gestiegenen Kosten im Zusammenhang mit der Umsetzung von EASA-Vorschriften belas-

Industrie aéronautique et aérospatiale

La crise économique mondiale frappe fort les entreprises de fabrication

En conséquence de la forte baisse de la demande et des annulations de commandes pour avions de ligne et d'affaires, les fabricants se sont vus forcés de réduire parfois massivement leurs cadences de production. Ceci a eu pour effet que, même chez les sous-traitants suisses, les commandes ont été réduites ou les livraisons reportées, raison pour laquelle les entreprises suisses ont dû faire face en 2009 à des problèmes d'exploitation. Le franc fort a d'ailleurs aggravé davantage la situation tendue. Les adaptations de capacité étaient inéluctables. On ne peut compter avec une reprise durable qu'à partir de 2011.

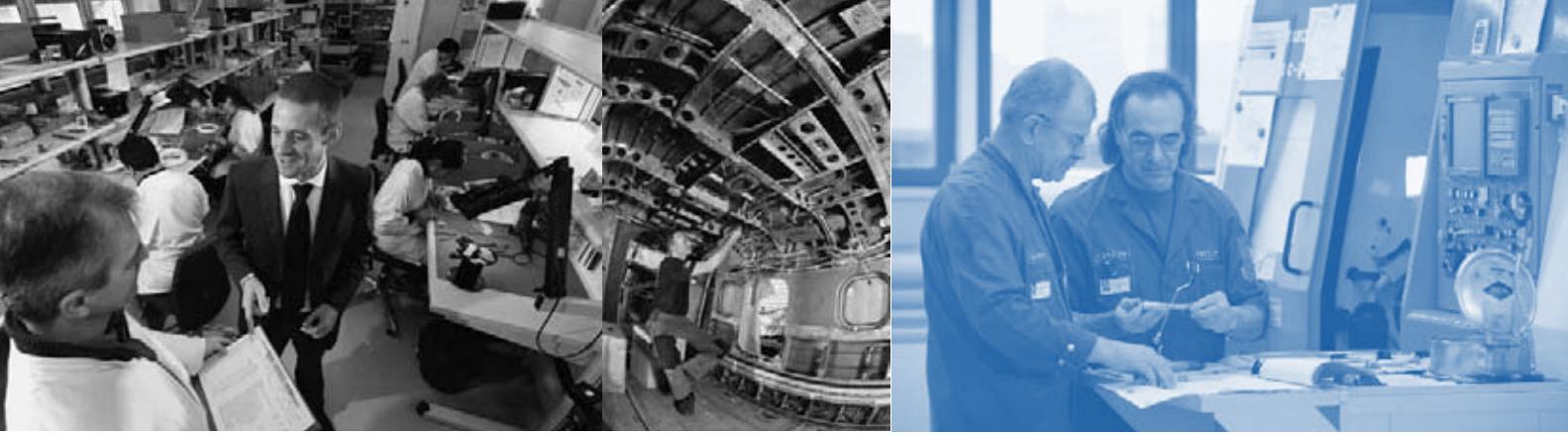
Le rejet très net par le peuple suisse de l'initiative pour l'interdiction d'exporter du matériel de guerre, qui a également été combattue par AEROSUISSE, permet à présent à

différentes entreprises de fabrication de poursuivre la production et l'exportation de produits militaires en plus des produits civils.

L'industrie de l'entretien d'abord moins touchée par la crise

En 2009, les carnets de commande de l'industrie de l'entretien étaient la plupart du temps pleins, voire très pleins. Les entreprises d'entretien de grands avions profitaient encore de contrats qui avaient été conclus avant la crise. Dans l'intervalle, les entrées de commandes se sont toutefois effondrées pour de bon, et l'année 2010 pourrait dès lors être un peu plus difficile que 2009.

Mais les PME également ont pu maintenir l'exploitation à un bon niveau. L'énorme pression sur les prix a cependant donné du fil à retordre à toutes les entreprises, se manifestant en conséquence dans les comptes de résultat. Les entreprises orientées exportation ont de plus dû lutter contre un franc fort.



teten bei allen Betrieben zusätzlich die Erfolgsrechnung. Nun scheint doch seitens EASA die Erkenntnis gewachsen zu sein, dass ein Regulierungsmarschhalt unumgänglich ist, da die Betriebe die laufend neuen Vorschriften und Restriktionen einfach nicht mehr zeitgerecht umsetzen können.

Hoffnung lässt auch der neue BAZL-Direktor Peter Müller aufkommen. Mit der Einsetzung von vier gemischten Arbeitsgruppen aus Industrie und BAZL sollen die dringendsten Probleme der General Aviation angegangen werden. Dieser Prozess, der in einem SALT-Forum gipfelte, kam auf Initiative der AEROSUISSE zustande.

Administrative Prozesse vereinfachen

Damit die Konkurrenzfähigkeit der starken Schweizer Unterhaltsindustrie auch weiterhin erhalten bleibt, bedarf es einerseits gut ausgebildeter Fachspezialisten und andererseits den Fokus auf das Wesentliche. Die administrativen Prozesse müssen wieder vereinfacht werden. Die Einführung des Safety Management Systems stellt für manchen Betrieb eine Herausforderung und gleichzeitig eine Chance dar. Mit einer gelebten Sicherheitskultur in der Unternehmung, durch mehr

Eigenverantwortung und gut ausgebildetes Personal wird wesentlich mehr Sicherheit generiert, als durch Kontrolle und übertriebene Administration.

Schweizer Raumfahrtindustrie weiter auf Wachstumskurs

Die Schweizer Raumfahrtindustrie hat ihren Wachstumskurs trotz der globalen Finanz und Wirtschaftskrise unablässigt fortgesetzt. Mit der Übernahme des bisher grössten Schweizer Raumfahrtunternehmens, Oerlikon Space, im Juli 2009 hat sich der Schweizer Technologiekonzern RUAG zum grössten unabhängigen Raumfahrtzulieferer in Europa entwickelt. RUAG hatte bereits ein Jahr zuvor die SAAB Space AB (Schweden) und deren Tochter Austrian Aerospace (Österreich) übernommen. Besondere Highlights für die Schweizer Raumfahrt im Jahr 2009 waren der Start des ersten Schweizer Satelliten, Swisscube, sowie der Start der beiden europäischen Weltraumteleskope Herschel und Planck an deren Entwicklung und Bau die Schweizer Industrie massgeblich beteiligt war.

Une pause de régulation est indispensable

Les coûts liés à la mise en oeuvre de prescriptions EASA, qui eux aussi ont grimpé à nouveau en 2009, ont contribué à l'alourdissement du compte de résultat dans toutes les entreprises. À présent, il semble que l'EASA a reconnu le caractère indispensable d'une pause de régulation, car les entreprises ne sont simplement plus en mesure de mettre en oeuvre à temps les incessantes nouvelles prescriptions et restrictions. Le nouveau Directeur de l'OFAC, Peter Müller, laisse aussi entrevoir une lueur d'espoir. Avec la constitution de quatre groupes de travail mixtes de l'industrie et de l'OFAC, les problèmes les plus urgents de l'aviation générale doivent être abordés. Ce processus, qui a culminé dans un forum SALT, est né de l'initiative d'AEROSUISSE.

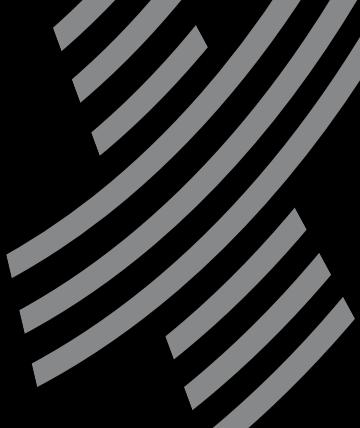
Simplifier les processus administratifs

Afin de maintenir à l'avenir également la compétitivité de la solide industrie suisse de l'entretien, il faut d'une part des spécialistes de la branche bien formés, et d'autre part la focalisation sur l'essentiel. Les processus administratifs doivent à nouveau être simplifiés. L'introduction du safety

management system représente pour plus d'une entreprise un défi et une chance à la fois. Avec une culture de sécurité vécue dans l'entreprise, davantage de responsabilité individuelle et du personnel bien formé, on génère bien plus de sécurité que par le contrôle et l'administration excessive.

Croissance continue pour l'industrie spatiale helvétique

En dépit de la crise financière et économique globale, l'industrie spatiale suisse a poursuivi sa croissance sans broncher. Avec la reprise en juillet 2009 de la plus importante entreprise astronautique helvétique jusqu'alors: Oerlikon Space, le groupe technologique suisse RUAG est devenu le numéro 1 des fournisseurs spatiaux indépendants en Europe. Un an auparavant déjà, RUAG avait racheté SAAB Space AB (Suède) et sa filiale Austrian Aerospace (Autriche). Parmi les grands moments ayant marqué l'astronautique suisse en 2009 ont figuré le lancement du premier satellite helvétique: Swisscube, de même que celui des deux télescopes spatiaux européens Herschel et Planck, au développement et à la construction desquels l'industrie suisse a décisivement participé.



Kurt Howald



Geschäftsstelle

Kampagne Volksabstimmung über die Rückführung der Mineralölsteuern auf Inlandflügen

Auch im Berichtsjahr war die so genannte Spezialfinanzierung Luftverkehr eines der Schwergewichte in der Tätigkeit des Geschäftsführers. Nachdem im Vorjahr der Bundesbeschluss zur Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung erfolgreich durch das Parlament gebracht werden konnte, galt es nun, die Kampagne für die Volksabstimmung des 29. Novembers 2009 vorzubereiten. Der AEROSUISSE oblag insbesondere die Verantwortung für die Finanzierung der Kampagne (Fundraising). Der Geschäftsführer arbeitete im Rahmen einer Koordinationsgruppe eng mit den Generalsekretären der Bundesratsparteien zusammen – namentlich mit der CVP, die das Parlamentarierkomitee präsidierte – sowie den Dachorganisationen der Wirtschaft (Economiesuisse und Schweizerischer Gewerbeverband). Die beschränkten Mittel, die vollständig von der Luftfahrt und einigen nahen Branchen aufgebracht werden mussten, setzten der Kampagne, die in technischer Hinsicht von der Economiesuisse geführt wurde, einen engen Rahmen. Das Budget konnte dank einer straffen Kostenkontrolle eingehal-

Secrétariat

Campagne de votation populaire sur la réintroduction de l'impôt sur les huiles minérales sur les vols intérieurs

Dans l'année de référence également, le «financement spécial trafic aérien» a été l'une des dominantes de l'activité du secrétaire. Après avoir amené avec succès l'année précédente l'arrêté fédéral sur la modification de l'article 86 de la Constitution fédérale, il incomba au Parlement de préparer la campagne pour la votation populaire du 29 novembre 2009. AEROSUISSE était notamment responsable du financement de la campagne (fundraising). Dans le cadre d'un groupe de coordination, le secrétaire a travaillé en étroite collaboration avec les secrétaires généraux des partis gouvernementaux – nommément avec le PDC, qui présidait le comité parlementaire – ainsi que les organismes faîtiers de l'économie (Economiesuisse et Union suisse des arts et métiers). Les moyens restreints, qui ont dû être fournis entièrement par l'aéronautique et quelques secteurs proches, ont fixé des limites étroites à la campagne, qui du point de vue technique a été menée par Economiesuisse. Le budget a pu être respecté grâce à un contrôle de frais rigoureux. Par ailleurs, le secrétaire a entre autres poursuivi le développe-



ten werden. Der Geschäftsführer entwickelte zudem unter anderem das Abstimmungsargumentarium weiter, redigierte davon eine Kurzfassung sowie ein Faktenblatt über die Abstimmungsvorlage.

Revision Luftfahrtgesetz – Begleitung der parlamentarischen Beratung

Um die komplexe Materie der Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes erfolgreich durch den Prozess der bundesrätlichen Verabschiedung der Botschaft und später der parlamentarischen Beratung zu führen, war eine intensive Begleitung durch Vorstand, Präsident und Geschäftsführer der AEROSUISSE nötig. Als Grundlage dafür redigierte der Geschäftsführer ein ausführliches Positionspapier mit Anträgen zu einzelnen, wichtigen Artikeln des revidierten LFG. Dieses Papier wurde im Verlauf der verschiedenen Etappen der parlamentarischen Beratung jeweils dem neuesten Stand der Beschlüsse angepasst. Die AEROSUISSE nahm bereits das Mitberichtsverfahren des Bundesrates zum Anlass, um die Mitglieder der Landesregierung über ausgewählte Kontakt Personen mit dem Positionspapier zu bedienen. Zur Vorbe-

reitung der Beratung im Erstrat durch die KVF-Nationalrat (Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen) wurde eine Koordinationsgruppe aus einigen Parlamentariern sowie mehreren Mitgliedern des AEROSUISSE-Vorstandes gebildet. Das Positionspapier wurde anschliessend im August ausgewählten Mitgliedern der KVF-Nationalrat sowie Anfang Dezember an das Plenum der Grossen Kammer gesendet.

Weitere Eingaben ans Parlament zu Luftfahrtgeschäften

- Positionspapier gegen die Einführung einer Flugtreibstoffbesteuerung aufgrund einer Standesinitiative des Kantons Bern, zuhanden der Beratung im Ständerat und in der KVF-Nationalrat
- Eingabe an das BAZL über die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen einer Aufsichtsabgabe
- Positionspapier zur Ablehnung der Volksinitiative «Gegen masslosen Bau umwelt- und landschaftsbelastender Anlagen», zuhanden ausgewählter Mitglieder der UREK-Nationalrat
- Positionspapier gegen die parlamentarische Initiative von Nationalrat Rudolf Rechsteiner «Moratorium für

ment de l'argumentation et en a rédigé une version abrégée, ainsi qu'un factsheet sur le texte soumis à la votation.

Révision de la loi sur l'aviation: accompagnement des débats parlementaires

Afin de conduire avec succès la matière complexe de la révision partielle I de la loi sur l'aviation à travers le processus de l'adoption du message par le Conseil fédéral et ultérieurement des débats parlementaires, un suivi intensif par le comité de direction, le président et le secrétaire d'AEROSUISSE a été nécessaire. En guise de base, le secrétaire a rédigé une prise de position détaillée avec des motions concernant des articles isolés importants de la LA révisée. Au cours des différentes étapes des débats parlementaires, ce texte a été mis à jour systématiquement compte tenu des dernières décisions en date. AEROSUISSE a profité de l'occasion de la procédure de co-rapport du Conseil fédéral pour fournir la prise de position aux membres du Gouvernement fédéral par le biais de personnes de contact choisies. Pour la préparation de la délibération au Conseil prioritaire par la CTT (Commission des transports et des télé-

communications) du Conseil national, un groupe de coordination composé de quelques parlementaires ainsi que de plusieurs membres du comité de direction d'AEROSUISSE a été formé. La prise de position a ensuite été envoyée en août à des membres choisis de la CTT du Conseil national ainsi que, début décembre, au plénum de la Grande chambre.

Autres requêtes au Parlement concernant des affaires d'aéronautique

- Prise de position contre l'introduction d'un impôt sur les carburants d'avion en vertu d'une initiative du canton de Berne, à l'attention de la délibération au Conseil des États et à la CTT du Conseil national
- Requête à l'OFAC sur les conséquences économiques négatives d'une taxe de surveillance
- Prise de position concernant le rejet de l'initiative populaire «contre la création effrénée d'implantations portant atteinte au paysage et à l'environnement», à l'attention de membres choisis de la CEATE du Conseil national
- Prise de position contre l'initiative parlementaire du Conseiller national Rudolf Rechsteiner «Moratoire sur



Agotreibstoffe», zuhanden der Beratungen in der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK) – Ständerat und der UREK-Nationalrat

- Positionspapier zur Motion von Nationalrätin Susanne Leutenegger Oberholzer/Nationalrat Martin Bäumle zugunsten einer Mitsprache des Parlaments zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), zuhanden der Beratung durch die KFV-Nationalrat

Vernehmlassungen

- Vernehmlassungsantwort zum Entwurf für ein Bundesgesetz über den Einkauf von Waren in Zollfreiläden auf Flughäfen («Arrival Duty Free»), zuhanden der Oberzolldirektion
- Vernehmlassungsantwort zur Anpassung der Kriterien für die Bewilligungsverweigerung im Güterkontrollgesetz, zuhanden des Seco

les agrocarburants», à l'attention des débats à la CEATE du Conseil des États et à la CEATE (Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie) du Conseil national

- Prise de position sur la motion de la Conseillère nationale Susanne Leutenegger Oberholzer/du Conseiller national Martin Bäumle en faveur d'une participation du Parlement au PSIA, à l'attention de la délibération par la CTT du Conseil national

Consultations

- Réponse de consultation sur le projet pour une loi fédérale sur l'achat de marchandises dans les boutiques hors taxes des aéroports («Arrival Duty Free»), à l'attention de la Direction générale des douanes
- Réponse de consultation sur l'adaptation des critères justifiant un refus de permis au titre de la loi sur le contrôle des biens, à l'attention du SECO

Hochaktuelle Informationsveranstaltungen der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt

Der Geschäftsführer der AEROSUISSE führt ebenfalls das Sekretariat der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGL) der eidgenössischen Räte. Er organisierte in dieser Funktion die folgenden, gut besuchten parlamentarischen Informationsveranstaltungen zu politisch aktuellen Luftfahrtthemen:

- Frühjahrssession 2009: Luftfahrt im Spannungsfeld einer nachhaltigen Entwicklung am Beispiel des Flughafens Zürich – gemeinsame Studie der HSG und der ETH (Dr. Andreas Wittmer, Center for Aviation Competence, Prof. Kay W. Axhausen, ETHZ)
- Sommersession 2009: Der Flughafen Zürich im Spannungsfeld von Interessen und Politik (Thomas Kern, CEO Flughafen Zürich AG)
- Herbstsession 2009: Die Schweizer Raumfahrt als wichtiger Innovationsmotor in Europa (Jean-Jacques Dordain, Generaldirektion Europäische Weltraumorganisation ESA)
- Wintersession 2009: Dringender Handlungsbedarf bei der Nachwuchsförderung und Ausbildung in der Luftfahrt (Gaudenz Ambühl, COO Swiss, Urs Ryf, COO Skyguide)

Séances d'informations récentes du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatial

Le secrétaire d'AEROSUISSE tient également le secrétariat du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatial (GPA) des Chambres fédérales. Il a organisé en cette qualité les séances d'information parlementaires bien fréquentées ci-dessous sur des thèmes politiques actuels de l'aviation:

- Session de printemps 2009: L'aviation et le développement durable: étude scientifique de l'Université de Saint-Gall et de l'EPFZ sur les effets de l'aéroport de Zurich (Andreas Wittmer, Center for Aviation Competence, Professeur Kay W. Axhausen, EPFZ)
- Session d'été 2009: Aéroport de Zurich: divergences entre intérêts et revendications politiques (Thomas Kern, CEO Aéroport de Zurich SA)
- Session d'automne 2009: L'aérospatiale suisse, un moteur d'innovation important en Europe (Jean-Jacques Dordain, Direction générale de l'Agence spatiale européenne ASE)
- Session d'hiver 2009: Encouragement de la relève et de la formation aux métiers de l'aviation: il est urgent d'agir! (Gaudenz Ambühl, COO Swiss, Urs Ryf, COO Skyguide)



AWACS – Früherkennung des politischen Handlungsbedarfs und Vertretung in befreundeten Organisationen und Institutionen

Mit dem Konzept «AWACS» will die AEROSUISSE frühzeitig auf politische Entwicklungen im Bereich der Politik (Verwaltung, Parlament, Kommissionen) reagieren können. Dies bedingt die regelmässige Überwachung der politischen Geschäfte auf Ebene der Verwaltung und der parlamentarischen Institutionen. Hinzu kommt die Pflege von sach-orientierten Allianzen und Kontakten mit jenen Organisationen und Institutionen aus Wirtschaft und Politik, die den Interessen der Luftfahrt positiv gegenüberstehen. Der Geschäftsführer vertritt die Luftfahrt in verschiedenen Gremien, unter anderem der Verkehrskommission des Schweizerischen Gewerbeverbandes. Die leitenden Organe der AEROSUISSE werden vom Geschäftsführer mittels «AWACS-Factsheets» über politische Luftfahrtgeschäfte sowie die Tätigkeit von Parlament und Kommissionen informiert; im Berichtsjahr publizierte der Geschäftsführer 24 AWACS-Factsheets.

Breite Mitgliederbasis

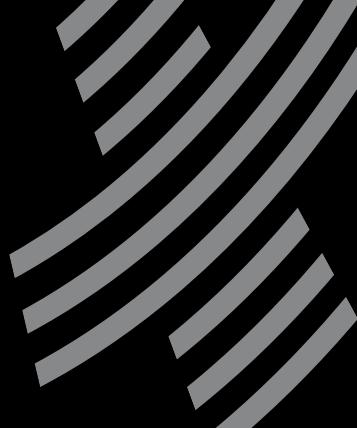
Der AEROSUISSE gehörten Ende 2009 136 Unternehmungen und Organisationen aus der schweizerischen Luft- und Raumfahrt an.

AWACS – Détection précoce d'une nécessité d'agir sous l'angle politique et représentation dans les organisations et institutions amies

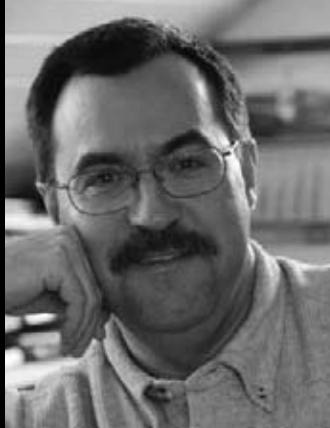
Avec le concept «AWACS», AEROSUISSE veut pouvoir réagir à temps aux évolutions dans le domaine de la politique (administration, Parlement, commissions). Ceci presuppose la surveillance régulière des affaires politiques au niveau de l'administration et des institutions parlementaires. À cela s'ajoute le maintien d'alliances objectives. et de contacts avec les organisations et les institutions de l'économie et de la politique favorables aux intérêts de l'aviation. Le secrétaire représente l'aviation dans divers organismes, entre autres dans la commission des transports de l'Union suisse des arts et métiers. Les organes exécutifs d'AEROSUISSE sont informés par le secrétaire au moyen de «factsheets AWACS» sur les affaires politiques de l'aviation; dans l'année de référence, le secrétaire a publié 24 factsheets AWACS.

Large base de membres

Fin 2009, AEROSUISSE comptait 136 entreprises et organisations de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses.



Hansjörg Bürgi



Kommunikation

Neues Bulletin hat sich bewährt

Das neue Kommunikationsinstrument AEROSUISSE-Bulletin, das als E-Mail-Newsletter an alle Mitglieder und interessierte Kreise versandt wird, hat sich bewährt. Sechs solche Bulletins sind 2009 verschickt worden, um die Mitglieder aus erster Hand über aktuelle Geschäfte der AEROSUISSE zu informieren. Im Frühjahr 2010 wurde im Bulletin auch der umfassende Leistungsausweis der AEROSUISSE für das Jahr 2009 aufgelistet. Die klar gewonnene Abstimmung über die Rückführung der Treibstoffzölle auf Inlandflügen in die Luftfahrt und die im Sinne der AEROSUISSE verlaufene Revision I des Luftfahrtgesetzes bildeten dabei die Schwerpunkte.

In den Medien präsent

Im Weitern ist die breite Öffentlichkeit im 2009 mit sechs Medienmitteilungen über die Haltung der AEROSUISSE zu verschiedenen politischen Geschäften und den Erfolgen der AEROSUISSE informiert worden. Im Zentrum stand dabei die Abstimmung über die Änderung des Artikels 86 der Bundes-

verfassung. Die Abstimmungsdiskussion hat auch zur Steigerung des Bekanntheitsgrades der AEROSUISSE beigetragen, da der Präsident in diversen Medien die Haltung des Dachverbandes vertreten konnte.

Öffentlichkeitswirksames Forum mit Award-Verleihung

Die «internationalen Wettbewerbsverzerrungen» standen im Zentrum des «Forums der Luftfahrt» an der AEROSUISSE-Generalversammlung 2009. Neben Staatssekretär und Seco-Direktor Jean-Daniel Gerber, dem Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, Peter Müller, diskutierten Swiss-COO Gaudenz Ambühl und der Präsident der Swiss International Airports Association Robert Deillon sowie Ulrich Schulte-Strathaus von der Vereinigung Europäischer Airlines das Thema.

Die Verleihung des AEROSUISSE-Awards an eine Persönlichkeit, die sich für die Schweizer Luft- und Raumfahrt verdient gemacht hat, ist – wie das «Forum der Luftfahrt» – jeweils auch eine gute PR-Gelegenheit für den Dachverband. So hat die Verleihung 2009 an den ehemaligen Berner Flughafendirektor Charles Riesen ein gutes Echo in den Medien gefunden. Und wie immer findet man alles über die AEROSUISSE auf der Website: www.aerosuisse.ch

Communication

Le nouveau bulletin a fait ses preuves

Le nouvel instrument de communication Bulletin AEROSUISSE, envoyé à tous les membres et cercles intéressés sous forme de newsletter par e-mail, a fait ses preuves. Six de ces bulletins ont été envoyés en 2009 afin d'informer les membres de première main sur les affaires actuelles d'AEROSUISSE. Au printemps 2010, le bulletin contenait également la liste complète des résultats d'AEROSUISSE pour l'année 2009. Le plébiscite nettement remporté sur la réintroduction dans l'aviation des taxes de carburants sur les vols intérieurs et la révision I de la loi sur l'aviation, dont l'issue a été favorable à AEROSUISSE, en étaient les points principaux.

Présent dans les médias

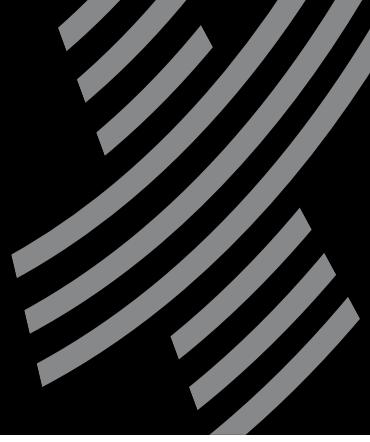
Par ailleurs, le grand public a été informé en 2009 au moyen de six communiqués de presse sur la position d'AEROSUISSE sur différentes affaires politiques et sur les succès de celle-ci. L'initiative sur la modification de l'article 86 de la Constitution fédérale était au centre. La discussion relative à cette

votation a également contribué à la notoriété d'AEROSUISSE, car le président a pu représenter la position de l'association faîtière dans divers médias.

Forum largement couvert avec attribution d'awards

Les «distorsions de concurrence internationales» étaient le point de mire du «Forum de l'aviation» lors de l'assemblée générale AEROSUISSE 2009. Avec le secrétaire d'État et directeur du SECO Jean-Daniel Gerber et le directeur de l'Office fédéral de l'aviation civile Peter Müller, le COO de Swiss Gaudenz Ambühl et le président de la Swiss International Airports Association Robert Deillon ainsi qu'Ulrich Schulte-Strathaus de l'Association européenne des compagnies aériennes ont discuté ce thème.

L'attribution de l'award AEROSUISSE à une personnalité qui a beaucoup fait pour la l'aéronautique et l'aérospatiale suisse est – tout comme le «Forum de l'aviation» – toujours une bonne occasion des relations publiques pour l'association faîtière. Ainsi, l'attribution de la distinction en 2009 à l'ex-directeur de l'aéroport de Berne Charles Riesen a éveillé un bon écho dans les médias. Et comme toujours, on trouve tout ce qui concerne AEROSUISSE sur le site Web: www.aerosuisse.ch.



Impressionen von der GV der AEROSUISSE



Table ronde



Der Vorstand Le comité de direction

Ehrenpräsidenten/Présidents d'honneur

Dr. Moreillon Pierre, Rechtsanwalt
Ehrenpräsident (1)

Wyler Ernst, alt Korpskommandant
Ehrenpräsident (2)

Ausschuss/Comité exécutif

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

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

Ambühl Gaudenz, COO Swiss, Member of the
Management Board, Kommerzielle Luftfahrt (5)

Deillion Robert, Direktor Aéroport International
de Genève (AIG), Präsident der SIAA, Flugplätze (6)

Kiser Felix, Generalsekretär Aero-Club der Schweiz,
General Aviation (7)

Weder Daniel, CEO Skyguide,
Flugsicherung (8)

Kälin Markus, Executive Assistant to the Chairman
Pilatus Flugzeugwerke AG, Unterhalt/Hersteller (9)

Howald Kurt,
Geschäftsführer (10)

Vorstand/Comité

Denzler Hanspeter, Rechtsanwalt, Direktor
Schweizerischer Hängegleiter-Verband SHV,
Hängegleitersport (11)

Huber Peter, CEO Vibro Meter SA,
Swiss Aeronautical Industries Group SAIG (12)

Hauser Philippe, CEO AOPA,
General Aviation, AOPA (13)

Stäger Adrian, Sekretär Swiss Helicopter Association SHA,
Helikopterbetriebe (14)

Pedrioli Davide, Delegato cantonale aviazione civile,
Region Südschweiz (15)

Dr. Deich Axel,
CEO RUAG Space, Raumfahrt (16)

Kohler Ernst, Vorsitzender der REGA-Geschäftsleitung,
Rettungsflugwesen (17)

Bürgi Hansjörg, Medienbeauftragter
(Gast im Vorstand) (18)

Rainer Hiltebrand, COO Flughafen Zürich AG (19)

Gaus Daniel, Branch Manager Zurich, Global Aerospace
Underwriting Managers, Kommission Risiko-Management und
Versicherungen (20)

Kessler Bernd, CEO SR Technics Ltd,
Unterhaltsbetriebe (21)

Melliger Adrian, CEO Swissport International Ltd,
Senior Vice-President Switzerland & Germany,
Abfertigungsgesellschaften (22)



AEROSUISSE Organigramm

Stand: 1. Januar 2010

Generalversammlung Assemblée générale		
	Vorstand/Comité Paul Kurrus, Präsident*	
Alois Schneider Ausbildungsdelegierter	Dr. Dieter Neupert* Business Aviation, Vizepräsident	Kurt Howald* Geschäftsführer
Daniel Gaus Kommission Risikomanagement und Versicherungen	Gaudenz Ambühl* Kommerzielle Luftfahrt	Hansjörg Bürgi Medienbeauftragter
Dr. Dieter Neupert* Rechtskonsulent	Dr. Axel Deich Raumfahrt	
	Robert Deillon*/Rainer Hiltebrand Flughäfen und Flugplätze	
	Hanspeter Denzler Schweizerischer Hängegleiter-Verband SHV	
	Philippe Hauser Aircraft Owners and Pilots Association AOPA	
	Peter Huber Swiss Aeronautical Industries Group SAIG	
	Markus Kälin* Flugzeugindustrie und Raumfahrt	
	Bernd Kessler Unterhaltsbetriebe	
	Felix Kiser* Aero-Club der Schweiz	
	Ernst Kohler Rettungsflugwesen	
	Adrian Melliger Abfertigungsgesellschaften	
	Davide Pedrioli Delegierter der Zivilluftfahrt Kanton Tessin	
	Adrian Stäger Swiss Helicopter Association SHA	
	Daniel Weder* Flugsicherung	

* Diese Vorstandsmitglieder gehören auch dem Ausschuss an

Erfolgsrechnung und Budget

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009

Comptes de résultats et budget

du 1er janvier au 31 décembre 2009

		Budget		Budget
	2008	2008	2009	2009
Ertrag/Produits				
Mitgliederbeiträge/Cotisations des membres	434'019.00	395'000.00	434'364.00	440'000.00
Verkauf Broschüren/Vente de brochures	–	–	3'479.00	–
Inserate AEROSUISSE Newsletter/Annonces Newsletter	3'000.00	–	–	–
Zinsen und WS-Ertrag/Intérêts et produit des titres	7'430.39	3'000.00	2'515.16	3'000.00
Uebriger Ertrag/Autres produits	2'416.80	–	34'528.15	–
Wertschriften Kursdifferenz/Différence de cours des titres	3'000.00	–	12'000.00	–
Sponsoring Generalversammlung/				
Sponsoring Assemblée Générale	3'250.00	–	–	–
Forum der Luftfahrt Sponsoring/Forum de l'aviation sponsoring	–	–	12'500.00	–
Courtagen Versicherungen/Courtages assurances	4'486.50	–	564.05	–
Auflösung zweckgebundene Rückstellung/Dissolution des réserves	–	–	45'000.00	45'000.00
Total Ertrag/Total des produits	457'602.69	398'000.00	544'950.36	488'000.00
Aufwand/Charges				
Honorar Präsidium/Honoraire Présidence und/et				
Honorar + Auslagen des Sekretariates/				
Honoraires + débours du secrétariat	152'883.50	154'000.00	162'119.05	158'500.00
Honorar/Ausbildungsdelegierter/				
Honoraire délégué questions formation	12'905.85	–	13'174.25	16'000.00
Sitzungs- und Reisespesen/Frais de séances				
et de déplacements	21'125.20	18'000.00	13'748.30	16'000.00
Veranstaltungen PGL/Manifestations GPA	13'839.80	10'000.00	10'290.15	10'000.00
Sekretariat PGL/Secrétariat GPA	26'900.00	26'900.00	26'900.00	26'900.00
PC- und Bankspesen/Frais CCP et banques	1'104.55	500.00	341.40	1'000.00
Revision/Révision	1'936.80	1'900.00	2'021.50	2'000.00
Steuern/Impôts	520.35	3'500.00	520.35	2'500.00
Oeffentlichkeitsarbeit/Relations publiques	74'598.15	72'000.00	80'753.81	62'500.00
Aerosuisse Award (AA)	4'955.45	6'000.00	5'957.40	6'000.00
Mitgliederakquisition/Acquisition membres	5'284.35	4'000.00	360.00	5'000.00
Forum der Luftfahrt/Forum de l'aviation	–	19'000.00	28'251.65	20'000.00
AWACS	32'280.00	32'300.00	32'280.00	32'300.00
Schiedsgerichtsverfahren/Procédure d'arbitrage	–	–	–	–
Beiträge an Wirtschaftsorganisationen/				
Contributions org. économiques	10'660.00	14'000.00	14'417.00	14'000.00
Debitorenverluste/Pertes sur débiteurs	–	–	2'255.60	–
Zuweisung Rückstellungen/Attributions réserves	–	–	–	–
Spenden, Sponsorings/Dons	–	–	100'000.00	100'000.00
Übriger Aufwand/Frais divers	7'716.00	6'500.00	983.30	5'000.00
Wertschriften Kursdifferenz/Différence de cours des titres	40'125.80	–	1'910.30	–
Total Aufwand/Total des charges	406'835.80	368'600.00	496'284.06	477'700.00
Ergebnis/Résultat				
Total Ertrag/Total des produits	457'602.69	398'000.00	544'950.36	488'000.00
Total Aufwand/Total des charges	406'835.80	368'600.00	496'284.06	477'700.00
Ertrags-/Aufwandüberschuss (-)/				
Excédent des produits/des charges (-)	50'766.89	29'400.00	48'666.30	10'300.00

Bilanzen per 31. Dezember 2008 & 2009

Bilans au 31 décembre 2008 & 2009

	2008	2009
Aktiven/Actifs		
Umlaufsvermögen/Fonds de roulement		
Postcheck/Compte de chèques postaux	95'431.22	150'651.28
Credit Suisse/Crédit Suisse	159'685.00	182'087.75
Debitor Verrechnungssteuer/Impôt anticipé	566.63	973.03
Übrige Debitoren/Autres débiteurs	9'746.60	26'012.00
- Delkredere/Ducroire	<u>-1'000.00</u>	<u>-1'000.00</u>
Aktive Rechnungsabgrenzungen/Actifs transit.	9'313.23	25'985.03
	-	-
Anlagevermögen/Capital immobilisé		
Wertschriften/Titres	201'000.00	100'000.00
Total Aktiven/Total des actifs	<u>465'429.45</u>	<u>458'724.06</u>
Passiven/Passifs		
Fremdkapital/Capital étranger		
Kreditoren/Créanciers	21'389.70	32'769.41
Passive Rechnungsabgrenzungen/Passifs transitoires	34'600.00	4'000.00
Kontokorrent Kampagne BV86/Compte courant CF86		8'848.60
Zweckgebundene Rückstellungen/Réserve affectée	<u>45'000.00</u>	-
	100'989.70	45'618.01
Eigenkapital/Capital propre		
Kapital per 1.1./Capital au 1.1.	313'672.86	364'439.75
Aufwandüberschuss/Excédent des charges (-)		-
Ertragsüberschuss/Excédent des produits	<u>50'766.89</u>	48'666.30
Kapital per 31.12./Capital au 31.12.	364'439.75	413'106.05
Total Passiven/Total des passifs	<u>465'429.45</u>	<u>458'724.06</u>

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 2009 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen und statutarischen Vorschriften geprüft.

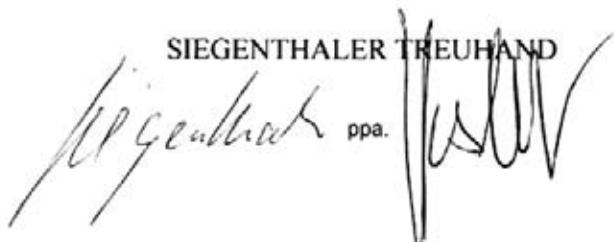
Wir stellen fest, dass

- 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, 26. April 2010

SIEGENTHALER TREUHAND



Beilagen:

- Bilanz per 31. Dezember 2009
- Erfolgsrechnung 2009

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



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

Die Mitglieder – Les membres

A + I aviation insurance, Glausen u. Partner AG, Thun
Aero-Club der Schweiz, Luzern
Aero Insurance Service AG, Zürich-Flughafen
Aerolite Max Bucher AG, Ennetbürgen
Aéroport International de Genève, Genève
Aéroport de Neuchâtel SA, Colombier
Aéroport de Sion, Sion
Aéroport Régional Les Eplatures SA, La Chaux-de-Fonds
Air-Espace Sàrl, Colombier
Airline Assistance AG, Zürich Flughafen
Air Safety Security Services LLC, Vessy
Air Service Basel AG, Basel-Flughafen
Airport Altenrhein AG, Altenrhein
Airport Buochs AG, Stans
Airport Development Partners SA, Meyrin
Allianz Global Corporate & Speciality, Zürich
ALPAR Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Belp
Alpine Air Support GmbH, Brütten
AMAC Aerospace Switzerland AG, Basel
AOPA Switzerland, Zürich
Association suisse des aérodromes – Verband Schweizer Flugplätze, Lausanne
Avex Aviation Experts AG, Wallisellen
Aviation Media AG, Teufen ZH
Avireal AG, Zürich-Flughafen
AXA Winterthur Luftfahrtversicherungen, Winterthur
Baboo SA, Genève-Aéroport
BAT Bodmer Lufttaxi AG, Zürich
Belair Airlines AG, Glattbrugg
Breitling SA, Grenchen
Bureau de Travaux et d'Etudes en Environnement BTEE SA, Genève
Caminada & Partner AG, Zug
Cargologic AG, Zürich-Flughafen
Cat Aviation AG, Zürich
CGS Corporate Group Service AG, Zürich-Flughafen
Clin d'Ailes – Musée de l'Aviation Militaire de Payerne, Payerne
Comlux Aviation AG, Zürich
Darwin Airline SA, Lugano
Dasnair SA, Genève
Dnata Switzerland AG, Kloten
Easyjet Switzerland SA, Cointrin
Ecole de parachutisme de Château d'Oex, Le Vaud
EFOS Flight Charter AG, Kloten
Engadin Airport, Samedan
Erdöl-Vereinigung, Zürich
EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, Basel-Flughafen
European Business Aviation Association EBAA (Switzerland), Zollikon
ExecuJet Europe AG, Zürich-Flughafen
Farnair Switzerland AG, Basel-Flughafen
Farner Airwings, Solothurn
Farner Aviation Holding AG, Solothurn
Farner Air Services Swiss SA, Sion
FAST Aero Space Technologies AG, Grenchen
Fischer Road Cargo AG, Bassersdorf
Fliegerschule Birrfeld AG, Birr-Lupfig
FLUBAG Flugbetriebs AG, Neudorf
Flughafen Zürich AG, Zürich-Flughafen
Flugschule Basel AG, Basel-Flughafen
Flugschule Eichenberger AG, Buttswil
Franke Industrie AG, Aarburg
Gate Gourmet Switzerland GmbH, Zürich-Flughafen
General Aviation Genossenschaft Basel, Basel-Flughafen
Global Aerospace Underwriting Managers, Zurich Branch, Zürich
Great Circle Services AG, Luzern
groWing of Switzerland GmbH, Hünenberg
Hello AG, Basel-Flughafen
Helvetic Airways AG, Zürich-Flughafen
Holly Ballon AG, Bremgarten
Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Kloten
Huber + Suhner AG, Pfäffikon

Huntsman Advanced Materials (Switzerland) GmbH, Basel
IG Berner Luftverkehr, Bern
IG Luftverkehr Vereinigung Pro EuroAirport, Basel
ISS Aviation, Zürich-Flughafen
Japat AG/Novartis International AG, Basel
Jet Aviation Management AG, Zürich-Flughafen
Jet Bird AG, Zug
Ju-Air, Dübendorf
Kessler Consulting Inc., Zürich
Lantal Textiles, Langenthal
Legendair Ltd., Reinach
Lightwing Aircraft AG, Stans
Lions Air AG, Zürich-Flughafen
Lugano Airport, Agno
Malbuwit AG Flight Training Center, Belp
Mathys Aviation Ltd., Grenchen
Mecaplex AG, Grenchen
MFG Thurgau, Lommis
Motorflug-Veteranen des AeCS – Vétérans du vol à moteur de l'AeCS, Châtel-sur-Montsalvens
The Nuance Group AG, Glattbrugg
Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans
Premium Jet AG, Zürich
Privatair SA, Cointrin
Rabbit-Air, Bachenbülach
REGA Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen
Regionallugplatz Jura-Grenchen AG, Grenchen
Ressource Consulting AG, Baar
Revue Thommen AG, Waldenburg
RUAG Aerospace, Emmen
SAIG Swiss Aeronautical Industries Group, Zürich
SCAG Aviation Consulting, Rubigen
Schweiz. Gletscherpiloten-Vereinigung SGPV – Association suisse des pilotes de glaciers ASPG, Hergiswil
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 aérotechniques, Emmen
Seaplane Pilots Association Switzerland, Eglisau
Sirius AG, Zürich-Flughafen
Skyguide, Genève
Sky Jet AG, Zürich-Flughafen
Sky Work Airlines AG, Belp
Slot Coordination Switzerland, Zürich-Flughafen
Sphinx Wings Ltd., Solothurn
SR Technics Switzerland, Zürich-Flughafen
SSIG Swiss Space Industries Group, Zürich
Super Constellation Flyers Association, Basel
Swiss Aerospace Cluster, St. Gallen
Swiss Helicopter Association, Küsnacht
SWISS International Air Lines AG, Basel
Swiss Jet. Ltd., Zürich-Flughafen
Swiss Pilot School Association, Meisterschwanden
Swissport International Ltd., Zürich-Flughafen
TAG Aviation SA, Genève
Unidelta AG, Rapperswil
Verein Fliegermuseum Altenrhein, Altenrhein
Verlag Cockpit, Winterthur
Vibro-Meter SA, Fribourg
Vulcanair SA, Petit-Lancy
VZ Aviation Insurance Services, Zürich
Zimex Aviation Ltd., Zürich-Flughafen
Zürich Versicherungsgesellschaft, Zürich

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



A E R O S U I S S E

Dachverband der schweizerischen Fédération faîtière de l'aéronautique
Luft- und Raumfahrt et de l'aérospatiale suisses
Monbijoustrasse 14 Monbijoustrasse 14
Postfach 5236 Case postale 5236
3001 Bern 3001 Berne

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

E-Mail: aerosuisse@centrepatrional.ch
www.aerosuisse.ch