



AERO SUISSE

JAHRESBERICHT 2010
RAPPORT ANNUEL 2010
RESOCONTO ANNUO 2010



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?

Über 130 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 2008 rund 34'000 Personen. In der ganzen Schweiz hängen insgesamt 178'900 Arbeitsstellen direkt, indirekt, induziert und katalytisch mit der Luftfahrt zusammen.
- Die Wertschöpfung der Schweizer Zivilluftfahrt betrug 2008 über 30 Milliarden Franken, was 5,6 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.
- Ein Drittel der wertmässigen Exporte verlässt die Schweiz per Luftfracht. Jeder dritte ausländische Tourist erreicht die Schweiz auf dem Luftweg.
- 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 2009 erzielten die Schweizer Raumfahrtunternehmen insgesamt einen Umsatz von etwa 140 Millionen Franken.

Qu'est-ce qu'AEROSUISSE?

Plus de 130 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 faitière 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 faitière 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 2008, les aéroports internationaux suisses occupaient environ 34'000 personnes. Pour l'ensemble du pays, ce sont au total 178'900 emplois qui dépendent directement, indirectement, de manière induite et catalytique de l'aviation civile.
- En 2008, l'aviation civile suisse a généré des revenus se chiffrant à plus de 30 milliards de francs, ce qui représente 5,6 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 2009, l'industrie aérospatiale suisse a réalisé un chiffre d'affaire de près de 140 millions de francs.



Inhalt Contenu

Vorwort des Präsidenten	4	Introduction du président
Kommerzielle Luftfahrt	6	Aviation commerciale
Flugplätze und Flughäfen	9	Aérodromes et aéroports
Flugsicherung	14	Services de la navigation aérienne
General Aviation	16	Aviation générale
Risiko-Management und Versicherungen	20	Gestion du risque et assurances
Bildung und Forschung	21	Formation et recherche
Luft- und Raumfahrtindustrie	22	Industrie aéronautique et aérospatiale
Geschäftsstelle	24	Secrétariat
Kommunikation	28	Communication
Impressionen vom 4. Schweizerischen Luftfahrtkongress in Dübendorf	29	Impressions du 4 ^e Congrès suisse de l'aviation à Dübendorf
Vorstand	30	Comité de direction
Organigramm	31	Organigramme
Erfolgsrechnung und Budget	32	Comptes de résultats et budget
Bilanz per 31. Dezember 2010	33	Bilan au 31 décembre 2010
Bericht der Revisionsstelle	34	Rapport du poste de révision
Die Mitglieder	35	Les membres

Herausgeber: AEROSUISSE, Druck SENSIA AG, Düringen - Bilder Inhalt: Hansjörg Bürgi (www.skynews.ch), ausser Seite 24: Schweizerischer Hängegleiterverband.
Édition : AEROSUISSE ; Impression : Druck SENSIA AG, Düringen - Photos : Hansjörg Bürgi (www.skynews.ch), sauf page 24 : Fédération Suisse de Vol Libre.

Titelbild: Zum Jubiläum «100 Jahre Schweizer Luftfahrt» flogen am 24. Juli 2010 ein Airbus A330-300 der Swiss in Formation mit der Patrouille Suisse an die grosse Airshow nach Emmen.
Couverture : Le 24 juillet, dans le cadre des « 100 ans d'aviation en Suisse », un Airbus A330-300 de Swiss a volé en formation avec Patrouille Suisse pour se rendre au meeting aérien d'Emmen.
Foto Swiss International Air Lines

Rückseite: Im Rahmen von «100 Jahre Schweizer Luftfahrt» führte der schwedische Pilot Mikael Carlson mit dem 1910 gebauten Blériot XI Eindecker am 19. September 2010 einen Gedenkflug von Avenches nach Payerne durch.

Verso : Toujours dans le cadre des « 100 ans d'aviation en Suisse », le pilote suédois Mikael Carlson a effectué le 19 septembre 2010 un vol commémoratif d'Avenches à Payerne à bord d'un monoplan Blériot XI construit en 1910. Foto Joe Rimensberger



Vorwort des Präsidenten

Sehr verehrte Damen und Herren

Das 100-Jahr-Jubiläum der Schweizer Luftfahrt stand unter einem guten Stern. Die Luftfahrt hat den massiven Einbruch von 2009 weggesteckt und erreicht inzwischen wieder ein Leistungsniveau wie vor der Finanzkrise. Ein derart deutlicher Aufwärtstrend hat es in der Nachkriegszeit noch nie gegeben. Gleichzeitig haben mehrere Gesetzesrevisionen zu einer deutlichen Verbesserung der Rahmenbedingungen und damit zu einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Zivilluftfahrt geführt. Allerdings haben uns der Vulkanausbruch in Island oder die gestiegenen Treibstoffpreise deutlich vor Augen geführt, wie anfällig das System Luftfahrt auf äussere Einflüsse ist. Auch die hohe Normendichte macht insbesondere den kleineren Akteuren nach wie vor zu schaffen. Dass unsere Mitgliedsfirmen die Herausforderungen im internationalen Vergleich gut gemeistert haben, darf uns auch für die Zukunft zuversichtlich stimmen.

Systematisches Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit

Im Rahmen des Swiss Aviation Leadership Team (SALT) hat die AEROSUISSE als europaweite Premiere ein syste-

misches Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Zivilluftfahrt lanciert. Die vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) beauftragte Firma wird bereits im laufenden Jahr einen ersten Bericht abliefern.

Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes in Kraft

Die Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes (LFG) war im Berichtsjahr das politische Kerngeschäft der AEROSUISSE. Nicht zuletzt dank dem geschlossenen Auftritt der Schweizer Luftfahrtbranche konnte dieses Geschäft vom Gesetzgeber weitgehend im Sinne der Luftfahrt verabschiedet werden. Ein besonderes Augenmerk widmete die AEROSUISSE den revidierten Verordnungen zum Luftfahrtgesetz.

Arrival Duty Free realisiert

Nach der Verabschiedung der Vorlage durch das Parlament können Schweizer Flughäfen und Fluggesellschaften nun von Zusatzerträgen in der Höhe von 60 bis 80 Millionen Franken pro Jahr profitieren, welche bisher von Konkurrenzstandorten vereinnahmt wurden. Mit der Einführung von Arrival Duty Free findet ein politisches Geschäft seinen erfolgreichen Abschluss, welches von der AEROSUISSE seit Beginn weg mit hoher Priorität und intensiv begleitet wurde.

Introduction du président

Madame, Monsieur,

Le centième anniversaire de l'aviation suisse fut décidément placé sous une bonne étoile... Le secteur aéronautique est parvenu à surmonter les énormes difficultés de 2009 pour retrouver le niveau de performance antérieur à la crise financière. La tendance à la hausse n'a jamais été si marquée depuis l'après-guerre. Plusieurs révisions de loi ont parallèlement contribué à une nette amélioration du cadre réglementaire menant à un renforcement de la compétitivité de l'aviation suisse. L'éruption volcanique en Islande ou l'augmentation du prix du carburant nous ont toutefois rappelé à quel point le «système aviation» est sensible aux influences extérieures. Les normes multiples continuent à peser sur les acteurs du secteur, surtout les plus modestes. Le fait que nos sociétés membres, en comparaison internationale, aient fort bien relevé un ensemble de défis, est un signe rassurant pour l'avenir.

Contrôle systématique de la compétitivité

Dans le cadre des activités de Swiss Aviation Leadership Team (SALT), AEROSUISSE a réalisé une grande première européenne en lançant l'idée d'un contrôle systématique de la compétitivité

de l'aviation civile suisse. La société à qui l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a confié cette tâche devrait fournir de premières conclusions courant 2011.

Entrée en vigueur de la révision partielle I de la loi sur l'aviation

Au cours de l'exercice, AEROSUISSE a concentré l'essentiel de ses efforts politiques sur la révision partielle I de la loi sur l'aviation (LA). L'attitude résolue des acteurs du secteur a été décisive pour la conclusion positive de cette affaire. La Fédération a été particulièrement attentive aux ordonnances révisées à la suite de la modification de la loi sur l'aviation.

Avènement de l'«Arrival Duty Free»

Le projet de boutiques détaxées à l'arrivée ayant été adopté par le Parlement, les aéroports suisses pourront désormais profiter de recettes supplémentaires de l'ordre de 60 à 80 millions de francs par an, jusqu'à présent perçues par des aéroports concurrents à l'étranger. L'avènement de l'Arrival Duty Free est l'aboutissement d'un débat politique auquel AEROSUISSE a participé dès le commencement et pour lequel la Fédération s'est fortement engagée.



Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen dem BAZL und der General Aviation

Der Dialog zwischen dem BAZL und der General Aviation im Rahmen des SALT-Forums hat sich gelohnt. In einem lösungsorientierten Prozess konnten für zahlreiche Probleme Lösungen gefunden werden. Gleichzeitig wurde das gegenseitige Verständnis gefördert und ein Klima des gegenseitigen Vertrauens geschaffen.

Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit

Als einen der Hauptanlässe des Jubiläumsjahres wurde im Herbst der 4. Schweizerische Luftfahrtkongress auf dem Flugplatz Dübendorf durchgeführt. Ziel des Anlasses war es, Exponenten aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Wissenschaft sowie die Öffentlichkeit über die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt und wichtige, aktuelle Fragen aus dem Gebiet der Aviatik zu informieren.

Herausforderungen und Chancen im laufenden Jahr

2011 wird ein Jahr der luftfahrtpolitischen Entscheidungen werden. Benützung des süddeutschen Luftraumes, Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Objektblatt Zürich, Teilrevision II des LFG, Agrotreibstoffe, Functional Airspace

Block Europe Central (FABEC), Behördeninitiative Zürich, CO₂-Gesetz und das Emmissionshandelssystem (EU ETS) sind nur einige Geschäfte, welche die AEROSUISSE im Interesse ihrer Mitglieder intensiv begleiten wird.

Schliesslich habe ich die schmerzliche Pflicht, Sie über den Hinschied unseres Ehrenpräsidenten, a.KKdt Ernst Wyler, im Frühjahr 2011 zu informieren. In seiner Präsidialzeit hatte er der AEROSUISSE neue Impulse gegeben und den Grundstein für deren heutige Ausrichtung gelegt. Ein Nachruf für den Verstorbenen erfolgt im Jahresbericht 2011.

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

Mit herzlichen Grüssen

Paul Kurrus

Raffermissement de la collaboration entre l'OFAC et l'aviation générale

Le dialogue entre l'OFAC et l'aviation générale lors du forum de SALT a été fructueux. De nombreux problèmes ont trouvé une solution dans une démarche constructive. La compréhension mutuelle a été encouragée et un climat de confiance a pu être instauré.

Intensification des relations publiques

Le 4e Congrès suisse de l'aviation - l'un des principaux événements de cette année anniversaire - s'est tenu l'automne dernier à l'aérodrome de Dübendorf. Son objectif était d'informer les représentants des sphères économiques, politiques, administratives et scientifiques ainsi que le grand public du poids économique global de l'aéronautique et de présenter les thèmes d'actualité pour notre secteur d'activités.

Défis et opportunités pour l'année en cours

2011 sera une année décisive pour la politique de transport aérien. L'utilisation de l'espace aérien du sud de l'Allemagne, la fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) relative à l'aéroport de Zurich, la révision partielle II de la LA,

les agrocarburants, le Bloc d'espace aérien fonctionnel d'Europe Centrale (FABEC), la loi sur le CO₂ et le Système communautaire d'échange de quotas d'émission (EU ETS) ne sont que quelques-uns des sujets qu'AEROSUISSE compte approfondir dans l'intérêt de ses membres.

Finalement, j'ai le pénible devoir de vous informer du décès de notre président d'honneur, l'ancien Cdt de corps Ernst Wyler, en printemps 2011. Sous sa présidence, AEROSUISSE a connu un nouvel essor et jeté les bases de ses activités d'aujourd'hui. Nous reviendrons sur ses grands mérites pour la cause de l'aéronautique dans le rapport annuel 2011.

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

Cordiales salutations

Paul Kurrus



Kommerzielle Luftfahrt

Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Luftfahrt in der Schweiz

Unter der Führung der AEROSUISSE konnten verschiedene Verbände, Organisationen und Kantone motiviert werden, Stellungnahmen zum SIL im Interesse der Luftfahrt zu verfassen und dem BAZL zuzustellen. Durch intensive Überzeugungsarbeit im Parlament sind drei wichtige Vorlagen in den beiden Räten erfolgreich verabschiedet worden: die künftige Verwendung der Mineralölsteuereinnahmen zu Gunsten der Luftfahrt (Artikel 86 der Bundesverfassung), der erste Teil der Revision des LFG sowie die gesetzlichen Anpassungen für Zollfreiverkäufe bei der Ankunft.

Isländische Vulkane legten Luftfahrt lahm

Expect the unexpected! Die kommerzielle Luftfahrt war im April 2010 mit einer bisher einmaligen Situation konfrontiert:

Der Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull legte den gesamten Luftverkehr in weiten Teilen Europas lahm. 80 Prozent aller Flüge fielen aus, das waren mehr als nach dem 11. September 2001. Der Schweizer Luftraum war während vier Tagen vom 16. bis 20. April 2010 für Instrumentenflüge gesperrt. Der Ertragsausfall der Schweizer Luftfahrt wird auf nahezu 100 Millionen Franken beziffert. Die allgemein gute Zusammenarbeit unter den Stakeholdern der schweizerischen Luftfahrt (BAZL, Skyguide, Flughäfen und Airlines) hat sich vorallem beim zweiten Ausbruch eines isländischen Vulkans im Mai 2011 bewährt, wo viele Flüge trotz Aschenwolken sicher durchgeführt werden konnten. Andere, aber ähnlich schwierige Wetterbedingungen infolge heftiger Schneefälle führten Ende 2010 zur Schliessung vieler europäischer Flughäfen, was auch für die Schweizer Airlines weitere Ertragsausfälle bedeutete.

Gute Resultate trotz schwierigen Umständen

Trotz der genannten schwierigen äusseren Umständen konnte die kommerzielle Luftfahrt in der Schweiz, namentlich die Swiss, ein erfolgreiches Jahr vermelden. Am 19. Oktober 2010 konnte die Swiss zudem ihren 100-millionsten Passagier seit ihrer Gründung an Bord begrüßen.

Aviation commerciale

Amélioration du cadre juridique dans lequel évolue l'aviation suisse

Sous l'égide d'AEROSUISSE, diverses associations, organisations et instances cantonales ont pu être convaincues de prendre position sur le PSIA dans l'intérêt de l'aviation et d'en faire part à l'OFAC. Trois thèmes importants ont été approuvés par les deux chambres fédérales grâce à des efforts de persuasion sans relâche au niveau parlementaire: la future affectation, au bénéfice de l'aéronautique, du produit de l'impôt sur les huiles minérales (article 86 de la Constitution fédérale), la première partie de la LA ainsi que les modifications légales relatives à la vente de produits hors taxes à l'atterrissage.

Les cendres volcaniques ont paralysé le trafic aérien

Il faut toujours s'attendre à l'inattendu... L'aviation commerciale a été confrontée en avril 2010 à une situation encore inconnue jusque là: l'éruption du volcan Eyjafjallajökull en Islande a paralysé

sé l'ensemble du trafic aérien dans une grande partie de l'Europe. 80% des vols ont été annulés, bilan supérieur à celui des jours qui ont suivi le 11 septembre 2001. L'espace aérien suisse est resté fermé pendant quatre jours, du 16 au 20 avril 2010, pour les vols aux instruments. Le manque à gagner pour l'aviation suisse est estimé à près de 100 millions de francs. La collaboration fructueuse à tous les niveaux entre les différents acteurs de l'aviation suisse (OFAC, Skyguide, aéroports et compagnies aériennes) a surtout fait ses preuves lors de la seconde éruption volcanique en Islande en mai 2011, et de nombreux vols ont pu être effectués en toute sécurité malgré les nuages de cendres. D'autres aléas météorologiques, tout aussi contraignants en raison de fortes chutes de neige, ont entraîné fin 2010 la fermeture de nombreux aéroports européens, ce qui s'est également traduit par des pertes de revenus pour les compagnies aériennes suisses.

De bons résultats malgré des conditions difficiles

Malgré les conditions difficiles évoquées plus haut, l'aviation commerciale en Suisse, et plus précisément Swiss, a pu afficher de bons résultats annuels. Le 19 octobre, la compagnie nationale a accueilli à son bord le 100 millionième passager depuis sa création.



Zeit	Flug	Linie	Flug	Linie	Bemerkungen
Time	Exp.	Destination	Flight	Line	Remarks
1230	Raster	daw	KL 1958	3	Cancelled
1230	Rosa	FCO	RC 8844	4-5	Cancelled
1230	Raster	daw	DL 9528	3	Cancelled
1240	Delhi		RC 8828	4-5	Cancelled
1240	Istanbul		TK 8074	4-5	Cancelled
1240	Hannover		US 5113	4-5	Cancelled
1245	Hamburg		RB 8781	7	Cancelled
1250	Montreal		RC 8821	4-5	Cancelled
1250	Wien		502578	4-5	Cancelled
1250	Nice		502588	4-5	Cancelled
1250	Nice		US 5103	4-5	Cancelled



Die private Genfer Airline Baboo ist im November 2010 von der Tessiner Darwin Airline übernommen worden. Zwei Baboo-Flugzeuge werden von Darwin weiter betrieben, die drei Embraer-Jets dagegen nicht mehr. EasyJet Switzerland baute ihre Operationen 2010 in Genf und Basel aus und stationierte zusätzliche Flugzeuge an beiden Standorten.

Business Aviation erholte sich langsam

Das Jahr 2010 stand auch für die Business Aviation noch im Zeichen der Finanzkrise, verstärkt durch Kurzarbeitsperioden wegen des eingeschränkten Flugverkehrs aufgrund der isländischen Vulkanasche. In der zweiten Jahreshälfte konnte aber doch eine gewisse Erholung der Nachfrage nach Geschäftsflügen konstatiert werden, mehrheitlich aber im Segment der Corporate Aviation, weniger bei den reinen Taxiflügen. Obwohl das BAZL mit viel gutem Willen das neue Stakeholder Involvement-Konzept implementiert, musste aufgrund der sich trotzdem verschlechternden regulatorischen Rahmenbedingungen (Zulassungsprobleme, steuerliche Hemmnisse) eine weitere Abwanderung von Unternehmen und Kunden ins Ausland festgestellt werden – so wurde die Schweiz in Bezug auf registrierte Business Jets nunmehr sogar von Österreich überholt.

La compagnie privée genevoise Baboo a été rachetée en novembre 2010 par la tessinoise Darwin Airline. Deux avions de Baboo sont encore exploités par Darwin ; les trois jets Embraer, en revanche, ne le sont plus. EasyJet Switzerland a étendu ses opérations à Genève et à Bâle et positionné des avions supplémentaires dans les deux aéroports.

L'aviation d'affaires se refait lentement une santé

Pour l'aviation d'affaires, l'année 2010 est restée marquée par le spectre évanescent de la crise financière, auquel se sont ajoutées des périodes d'activité réduite en raison du nuage volcanique islandais. Au second semestre, une légère reprise de la demande de vols d'affaires a toutefois pu être constatée, essentiellement sur le segment Corporate Aviation, nettement moins sur celui des vols taxis purs. Bien que l'OFAC ait fait preuve de beaucoup de bonne volonté en lançant le nouveau concept de Stakeholder Involvement, la détérioration du cadre réglementaire (problèmes d'autorisations, entraves fiscales) a eu pour conséquence une nouvelle vague de délocalisations de sociétés et de clients. En termes d'enregistrement de jets d'affaires, la Suisse a même été dépassée par l'Autriche.

Gegen EU ETS, für Dübendorf

Zusammen mit der AEROSUISSE setzt sich die European Business Aviation Association (EBAA) gegen eine Unterstellung unter das EU ETS und für äquivalente Massnahmen ein, da nur so, bis zur Einführung eines globalen Emissionshandels auf Ebene der International Civil Aviation Organisation (ICAO), Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden können. Unter Leitung der AEROSUISSE hat sich eine Gruppierung sämtlicher interessierten Organisationen und Firmen zusammengefunden, dies mit dem Ziel eines langfristigen Erhaltes des Flugplatzes Dübendorf. Es wurde ein Businessplan für die künftige militärisch/zivile Nutzung dieser wichtigen Infrastruktur ausgearbeitet.

Etwas mehr Luft für Helikopter

Die Swiss Helicopter Association (SHA) konnte mit Unterstützung der AEROSUISSE und zahlreichen weiteren Verbänden, Bergregionen und Kantonsvertreter erreichen, dass der Nationalrat auch ein drittes Mal nicht auf die Ratifizierung der Zusatzprotokolle zur Alpenkonvention eingetreten ist. Damit sind diese Zusatzprotokolle vom Tisch. Eine Annahme hätte zur Folge gehabt, dass die gesamte Fliegerei im Gebirge drastisch eingeschränkt worden wäre.

Contre EU ETS, pour Dübendorf

De concert avec AEROSUISSE, l'European Business Aviation Association (EBAA) s'engage contre une subordination au l'EU ETS, mais pour des mesures équivalentes, car d'ici à la mise en œuvre d'un système global d'échange d'émissions au niveau de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), c'est la seule façon d'éviter des distorsions de concurrence. Sous la direction d'AEROSUISSE, un comité regroupant l'ensemble des organisations et sociétés concernées s'est fixé pour objectif le maintien à long-terme des opérations de vol à l'aérodrome de Dübendorf. Un plan d'action concernant la future utilisation militaire et civile de cette importante infrastructure a été établi.

Un peu plus de latitude pour les hélicoptères

Avec le soutien d'AEROSUISSE, la Swiss Helicopter Association (SHA) a pu obtenir que le Conseil national refuse pour la troisième fois d'entrer en matière au sujet de la ratification des protocoles additionnels de la Convention alpine. Ces protocoles ne sont désormais plus d'actualité. Leur ratification aurait entraîné pour l'ensemble de l'aviation d'énormes restrictions concernant les vols en montagne.



Doch der Arbeitsfliegerei droht in der Schweiz weiteres Ungemach: Die SHA und die AEROSUISSE müssen vehement dafür kämpfen, dass die Anzahl Gebirgslandeplätze nicht weiter reduziert wird. Die Schaffung von Ruhezeiten (vier wurden bereits verwirklicht) und immer mehr Landverbote, welche im Entwurf der neuen Aussenlandeverordnung vorgesehen sind, schränken die Helikopteroperators weiter ein.

Verbesserungen bei EASA OPS

Bezüglich EASA OPS (European Aviation Safety Agency) zeichnet sich ab, dass für einmotorige Helikopter wesentliche Verbesserungen erzielt werden können. Dies ist dank dem Einsatz des BAZL in der entsprechenden EASA-Arbeitsgruppe und der klaren Position der SHA und der European Helicopter Association möglich geworden. Die definitive Regelung ist allerdings noch nicht verabschiedet.

Die 54 000 Flugstunden der Mitgliederfirmen der SHA im Jahr 2010 teilen sich zu 46 Prozent auf die Arbeitsfliegerei auf, je 14 Prozent entfielen auf Rettungen und Schulungen, je 8 Prozent machen Rundflüge und verschiedene Einsätze aus. Nur gerade je 5 Prozent aller Flugstunden wurden für Heliskiing und Taxiflüge geleistet.

D'autres projets menacent cependant l'aviation professionnelle en Suisse : la SHA et AEROSUISSE doivent se battre vigoureusement pour que le nombre de places d'atterrissage en montagne ne soit pas encore réduit. La création de zones de silence (quatre ont déjà pris corps) et les interdictions d'atterrissage toujours plus nombreuses que prévoit le projet de nouvelle ordonnance sur les atterrissages en campagne, limitent encore plus le champ d'action des entreprises d'hélicoptères.

Améliorations des EASA OPS

Concernant les EASA OPS (European Aviation Safety Agency), il semble que de nettes améliorations puissent être espérées pour les hélicoptères monomoteurs. Cette perspective encourageante résulte de l'engagement de l'OFAC dans les groupes de travail EASA concernés et de la position sans équivoque de la SHA et de l'European Helicopter Association. La réglementation définitive n'a toutefois pas encore été entérinée.

Les 54 000 heures de vol comptabilisées en 2010 par les sociétés membres de la SHA se répartissent en 46% pour les vols professionnels, 14% pour les vols de sauvetage comme

Ausblick

Das Thema Fluglärm war im vergangenen Jahr bereits ein Thema und wird auch im Jahre 2011 auf der Agenda der Politik ein sehr wichtiges Thema bleiben. Obwohl der Fluglärm, aufgrund immer leiserer Flugzeuge, nachweislich abgenommen hat und dieser Trend auch in der Zukunft anhält und obwohl die Nachtruhe auf dem grössten Landesflughafen Zürich um eine Stunde verlängert wurde, werden weitere Beschränkungsinitiativen folgen, allen voran die sogenannte «Behördeninitiative» zum Flughafen Zürich, die zum Ziel hat, den Flugbetrieb mittels Pistenbauverbot auf dem heutigen Stand einzufrieren.

Dies würde die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsraumes Zürich und der Schweiz stark beeinträchtigen, da die heutigen und zukünftigen Märkte nicht mehr direkt erreicht werden könnten. Ein Unterfangen, gegen das sich die AEROSUISSE und die gesamte Luftfahrtbranche stellen müssen.

pour les vols d'instruction, 8% pour les vols panoramiques comme pour diverses missions. Le ski héliporté et les vols taxis ne représentent l'un comme l'autre qu'à peine 5% de l'ensemble des heures effectuées.

Perspectives

Le thème du bruit aérien était déjà sur le tapis en 2010. Il restera certainement omniprésent dans les agendas politiques pour l'année 2011. Bien qu'il soit prouvé que le bruit aérien ait diminué grâce à l'utilisation d'avions de plus en plus silencieux, que cette tendance soit vouée à perdurer et que l'interdiction des vols de nuit ait été prolongée d'une heure à Zurich – le plus grand aéroport national –, de nouvelles initiatives restrictives ne manqueront pas d'être lancées. La première d'entre elles sera la «votation sur l'initiative des autorités» concernant le développement de l'aéroport de Zurich. Son objectif est de geler l'expansion du trafic aérien par l'interdiction de la construction d'une future piste. Si elle aboutissait, la compétitivité de l'espace économique zurichois et de la Suisse en serait fortement compromise étant donné que les marchés actuels et futurs ne pourraient plus être ralliés sans escale. Contrer cette initiative est une tâche à laquelle AEROSUISSE et l'ensemble du secteur aéronautique doivent impérativement s'atteler.



Robert Deillon



Flugplätze und Flughäfen

Die schweizerischen Flughäfen schauen weit voraus

Der Ausdruck «Jahrgang» war noch nie eine so treffende Bezeichnung für das Geschäftsjahr der nationalen Flughäfen. So wie die schweizerischen Weine machen auch die nationalen Flughäfen Fortschritte und behaupten ihren Platz in Europa und in der Welt. Sie werden von Jahr zu Jahr besser. Und der «Cru 2010» hat für die Flughäfen wie auch für den Wein gezeigt, wie viele natürliche Elemente in das Endergebnis einfließen – von der Beschaffenheit der Böden, im wirtschaftlichen und geografischen Sinne, bis hin zum Wetter.

Trotz Vulkaneinflüsse mehr Passagiere

Die drei Schweizer Landesflughäfen konnten das Geschäftsjahr 2010 mit einer Steigerung des Verkehrsvolumens abschliessen, und das obwohl sich am schweizerischen Himmel, wie auch in grossen Teilen des europäischen Luftraums, die Aschewolke des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull ausgebreitet hatte. Mehrere Tage des totalen oder teilweisen

Verkehrsunterbruchs haben entgangene Gewinne von zig Millionen Schweizer Franken an den verschiedenen Standorten verursacht. Neben dieser Asche blieben der Schweiz auch die Schneefälle des harten Winters nicht erspart.

Doch all das hat den berühmten Jahrgang glücklicherweise nicht zu Essig werden lassen. Mit 22,9 Millionen Passagieren schloss der Flughafen Zürich das Jahr mit einem Zuwachs von 4,3 Prozent ab, während Basel-Mulhouse ein Wachstum von 7 Prozent auf 4,1 Millionen Passagiere verzeichnete. Aufgrund ungünstiger Witterungsbedingungen konnte Genf die Marke von 12 Millionen Passagieren nicht erreichen. Mit 11,8 Millionen verzeichnet der Flughafen der Westschweiz aber dennoch einen Verkehrszuwachs von 5,7 Prozent.

Aérodromes et aéroports

Les aéroports suisses voient loin devant

Jamais le terme de «millésime» n'a été aussi bien adapté pour qualifier l'exercice des aéroports nationaux. Comme les vins suisses, les plates-formes aéroportuaires nationales accomplissent des progrès qui leur donnent leurs lettres de noblesse en Europe et dans le monde. Chaque année qui passe tend à les bonifier. Et le cru 2010 aura montré combien, pour les aéroports autant que pour le vin, les éléments naturels – depuis la nature des sols, au sens économique et géographique, jusqu'à la météorologie – rentrent en ligne de compte dans le résultat final.

Davantage de passagers en dépit de l'éruption volcanique islandaise

Les trois aéroports nationaux suisses sont ainsi parvenus à boucler l'exercice 2010 sur des résultats à la hausse en termes de trafic, alors même que le ciel helvétique, comme une

grande partie de l'espace aérien européen, avait été touché par la propagation des cendres du volcan islandais Eyjafjallajökull. Plusieurs jours d'interruption totale ou partielle du trafic ont généré un manque à gagner de plusieurs dizaines de millions de francs suisses sur les différentes plates-formes. À ces cendres, il convient de rajouter les précipitations neigeuses qui n'ont pas épargné la Suisse au cours de cette année marquée par un hiver difficile.

Tout ceci n'a heureusement pas suffi à faire tourner au vinaigre le fameux millésime. Avec 22,9 millions de passagers, l'aéroport de Zurich a terminé l'année par une croissance de 4,3%, tandis que Bâle-Mulhouse a enregistré une croissance de 7% à 4,1 millions de passagers. Les aléas climatiques ont empêché Genève de franchir la barre des 12 millions de passagers. Avec 11,8 millions de voyageurs, l'aéroport de la Suisse romande n'en affiche pas moins un trafic en progression de 5,7%.



Trendwende nach Krisenjahr

Bemerkenswert ist, dass der Anstieg bei den Passagierzahlen proportional grösser ist als bei den Flugbewegungen. Die optimierte Auslastung der Flugzeuge sowie eine bessere Anpassung der Kapazitäten seitens der Fluggesellschaften erklären dieses Phänomen, das ganz im Sinne der ökologischen Bemühungen der Flughafenbetreiber wie auch der Flugzeugbauer und Fluggesellschaften ist.

Unter dem Strich war das Geschäftsjahr 2010 für die schweizerischen Flughäfen zufrieden stellend. Sie haben die Flaute, von der die gesamte Luftfahrt betroffen war, noch unterschiedener hinter sich gelassen. Es sei daran erinnert, dass im 2008 ein negatives Wachstum zu verzeichnen war, das Anfang 2009 noch anhielt, bevor sich im zweiten Halbjahr der Aufschwung durchsetzte. Damit bildet 2010 in gewisser Weise das Ende des Tunnels und lässt das Abklingen einer Krise erkennen, von der es hiess, sie sei die schwerwiegendste, mit der die Luftfahrt jemals konfrontiert war.

Gewinne ermöglichen neue Investitionen

Die von den Flughafenbetreibern eingefahrenen Gewinne haben ihnen ermöglicht, 2010 neue Investitionen zu tätigen. So hat

der Flughafen Zürich sein Dock B umgebaut und damit mehr Flexibilität bei der Abfertigung von Schengen- und Non-Schengen-Flügen gewonnen. Auf dem Dach dieses Gebäudes wurde eine Panoramaterrasse eingerichtet, die dem luftfahrtbegeisterten Publikum viel Freude bereiten wird. Zudem werden die Kontrollen der Fluggäste zentralisiert. Wie in Genf dürfte sich dies in einem reibungsloseren Passagierfluss niederschlagen, so dass Reisende mehr Zeit in den Geschäften der Passagierbereiche verbringen können. Weitere Fortschritte wurden in Zürich mit dem Abschluss des Architektenwettbewerbs beim Projekt Circle gemacht. In Basel-Mulhouse konnten im Jahr 2010 Infrastrukturen für den Frachtverkehr modernisiert werden. Sie dürften 2013 in Betrieb genommen werden.

Das Geschäftsjahr 2010 war hingegen ein Jahr des Übergangs für Investitionen am Flughafen von Genf. Das seit mehreren Jahren übliche Investitionsvolumen von über 100 Millionen Franken wurde im vergangenen Jahr im Hinblick auf die bevorstehenden Grossbaustellen etwas reduziert. Mit den vorbereitenden Arbeiten wurde jedoch begonnen, um die Voraussetzungen für die grossen Baumanmassnahmen zu schaffen, die demnächst in Angriff genommen werden. Gemeint ist die Baustelle des Ostflügels, des-

Revirement après une année de crise

Il est à noter que l'augmentation du nombre de passagers s'est faite dans des proportions moins importantes que celle des mouvements aériens. L'amélioration des coefficients de remplissage des avions ainsi que la meilleure adaptation des capacités par les compagnies aériennes sur les lignes qu'elles opèrent expliquent un phénomène qui va dans le sens des préoccupations environnementales des gestionnaires de plates-formes aéroportuaires ainsi que des aviateurs ou des compagnies aériennes.

Au final, l'exercice 2010 s'avère satisfaisant pour les infrastructures aéroportuaires suisses. Ces dernières sortent plus nettement de la période morose ayant affecté l'intégralité du secteur aérien. Rappelons que la fin de l'année 2008 avait révélé un recul de la croissance qui s'était confirmé au début de l'année 2009, avant que la reprise ne s'impose au dernier semestre. À ce titre, 2010 constitue en quelque sorte la sortie du tunnel, laissant entrevoir la fin d'une crise qui avait été annoncée comme la plus importante que le secteur aéronautique ait jamais eu à affronter.

Les bénéfices permettent de nouveaux investissements

Les bénéfices engrangés par les gestionnaires de plates-formes leur ont permis de procéder, en 2010, à de nouveaux investissements. Ainsi l'aéroport de Zurich a-t-il développé un dock B qui lui permet de gagner en flexibilité pour la gestion des flux Schengen et non Schengen. Une terrasse panoramique qui fera le plaisir des amoureux de l'aéronautique a été aménagée sur le toit du bâtiment. Les contrôles des passagers seront par ailleurs centralisés. Comme à Genève, l'expérience devrait se solder par une fluidification des flux de passagers avec, au final, par un gain de temps qui pourrait bien être valorisé dans les commerces des zones réservées. À Zurich toujours, le projet Circle a continué d'avancer en 2010 avec l'achèvement du concours d'architecte. À Bâle-Mulhouse, le millésime 2010 a permis une modernisation des infrastructures dédiées au fret. Leur mise en œuvre devrait intervenir en 2013.

Pour l'aéroport de Genève, l'exercice 2010 a en revanche constitué une année de transition en termes d'investissements. Habitué à investir plus de cent millions de francs par an depuis plusieurs années, l'aéroport a légèrement



sen definitive Inbetriebnahme für 2015 geplant ist. Dieses 500 Meter lange, 30 Meter breite und 15 Meter hohe Gebäude erfordert Investitionen in Höhe von 350 Millionen Franken. Es wird die Infrastruktur ersetzen, die in den 1970er-Jahren «provisorisch» gebaut wurde, und wird Genf ermöglichen, die Qualität seiner Leistungen für Passagiere und Fluggesellschaften zu verbessern, die dem Standort in zunehmender Anzahl ihr Vertrauen entgebringen.

Erster Airbus A380 landete in der Schweiz

Klimatische, wirtschaftliche und finanzielle Aspekte konnten die eigentlichen Themen der Luftfahrt, welche die Flughafenbetreiber glücklicherweise immer noch beschäftigen, nicht verdrängen. So landete der Airbus A380 im Jahr 2010 zum ersten Mal auf schweizerischen Flughäfen. Die Rede ist natürlich in erster Linie von Zürich, das nun im Linienverkehr von diesem Super-Grossraumflugzeug angefliegen wird. Etwa 22'000 Besucher waren gekommen, um sich die erste Landung dieses Riesen der Lüfte in der Schweiz im Rahmen der vom BAZL eingeleiteten Zertifizierung anzusehen. Das selbe Flugzeug landete anschliessend in Genf, welches mittelfristig zum Ausweichflughafen für Maschinen werden dürfte, die im Linienverkehr Zürich anfliegen oder am europäischen Himmel

unterwegs sind. Aus Projektionen geht hervor, dass keine Linienverbindung von Genf aus den Einsatz einer solchen Maschine sinnvoll erscheinen liesse. Es ist hingegen nicht ausgeschlossen, dass ein privater Kunde eines Tages ein solches Flugzeug kauft, was das derzeit bei der Aufsichtsbehörde laufende Verfahren rechtfertigen würde.

Strenger gesetzlicher Rahmen

Um in der Metapher des Weinbaus zu bleiben, sei noch erwähnt, dass die Weinzubereitung für den Jahrgang 2010 in einem zunehmend strengerem gesetzlichen Rahmen erfolgt. Die geringe Grösse des Landes führt dazu, dass Flughäfen, auch wenn sie rein schweizerisch sind, ihre Aktivitäten in der Nähe von Grenzen betreiben, die sie mit internationalen Realitäten konfrontieren. Von Basel-Mulhouse ganz zu schweigen, wo der Alltag von einem trinationalen Kontext geprägt ist. Die politischen Rahmenbedingungen sind eine Zwangsjacke, welche die Entwicklung der Flughäfen gefährdet. Doch dieser Hang, die Entwicklung der Flughafenaktivitäten immer komplexeren und juristischeren Regeln zu unterwerfen, wendet sich hin und wieder auch zum Guten. Dies war 2010 in Zürich der Fall, als das Verwaltungsgericht mit seinem Entscheid die Inkraftsetzung des Betriebsreglements genehmigte.

ment réduit ses dépenses en vue des grands chantiers qui s'annoncent. Des travaux préparatoires ont été diligentés pour préparer les grosses manœuvres qui commenceront bientôt : la mise en exploitation définitive du chantier de l'aile Est est prévue pour 2015. Le bâtiment de 500 mètres de long, 30 mètres de large et 15 mètres de haut exigera des investissements de 350 millions de francs. Il remplacera des équipements construits «provisoirement» dans les années 70 et permettra à Genève d'accroître la qualité de ses prestations aux passagers et aux compagnies aériennes qui sont de plus en plus nombreuses à lui faire confiance.

Premier atterrissage en Suisse de l'Airbus A380

Les considérations climatiques, économiques et financières ne sont pas parvenues à faire passer totalement au second plan les questions aéronautiques qui préoccupent heureusement toujours les gestionnaires de plates-formes. Ainsi l'Airbus A380 a-t-il fait ses premiers vols en 2010 à destination d'aéroports suisses. On parle évidemment en premier lieu de Zurich, dorénavant desservi par des lignes régulières avec ce super gros-porteur. Près de 22 000 visiteurs avaient fait le déplacement pour voir se poser le géant des airs pour

sa première venue en Suisse, dans le cadre des démarches de certification effectuées par l'OFAC. Le même avion s'est ensuite posé à Genève, qui devrait à terme être qualifié pour servir d'aéroport de déroutement aux appareils assurant des liaisons régulières vers Zurich ou transitant par le ciel européen. Les projections montrent en effet qu'aucune ligne régulière au départ de Genève ne justifiera jamais une desserte en A380. Il n'est toutefois pas exclu qu'un client privé n'en fasse un jour l'acquisition, ce qui justifie les démarches actuellement en cours auprès de l'autorité de surveillance.

S'il fallait filer la métaphore œnologique, disons encore que la vinification du millésime 2010 confirme le cadre réglementaire toujours plus strict dans lequel elle doit s'opérer en Suisse. L'exiguïté du territoire national fait que les plates-formes, fussent-elles suisses, épanouissent leurs activités à proximité de frontières qui la confrontent à des réalités internationales. Pour ne rien dire de Bâle-Mulhouse qui vit au quotidien dans un contexte trinational.



Arrival Duty Free ist Realität

Zudem ist erwähnenswert, dass die beiden Kammern des eidgenössischen Parlamentes sich 2010 nach dem jahrelangen Lobbying der AEROSUISSE darauf geeinigt haben, das Betreiben von Duty Free-Shops für ankommende Passagiere an den Flughäfen der Schweiz zu genehmigen. Diese am 1. Juni 2011 eröffneten Geschäfte dürften erhebliche Umsätze und Gewinne erzielen, die willkommen sind, um diesen Infrastrukturen zu ermöglichen, die erforderlichen Investitionen zu tätigen, mit denen sie sich ihren Platz im europäischen Wettbewerb schaffen können, dem sie ausgesetzt sind. Auf dass die Flughäfen der Schweiz so wie die Weine des Landes mit den Besten auf einer Karte zu finden sind!

Le cadre politique constitue un carcan qui menace clairement le développement de nos plates-formes. Il est toutefois à noter que la complexification et la judiciarisation du développement des activités aéroportuaires connaissent parfois des issues heureuses, comme ce fut le cas à Zurich en 2010 avec la décision du tribunal administratif d'autoriser la mise en œuvre du règlement d'exploitation.

L'Arrival Duty Free est un fait accompli

Dans un tout autre domaine, les deux chambres du Parlement fédéral ont autorisé la Suisse à exploiter des boutiques hors taxes aux arrivées dans ses aéroports. Mises en exploitation au 1er juin 2011, ces boutiques devraient générer un chiffre d'affaires important et des bénéfices qui ne seront pas superflus pour permettre à ces infrastructures de procéder aux nécessaires investissements qu'elles devront consentir pour faire face à la concurrence européenne. Pour que les aéroports de Suisse, comme ses vins, figurent sur les meilleures cartes !

Flugplätze im AEROSUISSE-Vorstand besser vertreten

Die Regionalflugplätze und die Flugfelder bilden gewissermassen das Rückgrat der Infrastruktur der Allgemeinen Luftfahrt. Sie sind in der Schweiz im Verband der Schweizer Flugplätze (VSF) zusammengeschlossen. In den vergangenen Jahren wurde die General Aviation und deren Infrastruktur europaweit von wahren «Regulierungstsunamis» überrollt. Es wird versucht, mit straff organisierten Standardisierungs- und Aufsichtsprozessen zu regulieren. Das Schweizer Luftrecht wird heute mehr und mehr geprägt durch Empfehlungen und Normen internationaler Gremien, wie der ICAO und vor allem auch der EU. Noch werden zu oft Normen ohne Augenmass und ohne die Berücksichtigung betriebswirtschaftlicher Aspekte verordnet.

Die AEROSUISSE hat die Risiken und Gefahren dieser veränderten Rahmenbedingungen für die Allgemeine Luftfahrt erkannt und mit dem Grenchener Flugplatzdirektor Andreas Wegier einen Vertreter der Infrastruktur der Allgemeinen Luftfahrt in den Vorstand gewählt, um so die berechtigten Anliegen, die auch im Interesse der gesamten Luftfahrt sind, noch stärker zu gewichten.

Une meilleure représentation des aéroports au sein du comité de direction d'AEROSUISSE

Les aéroports régionaux et les champs d'aviation constituent en quelque sorte l'ossature de l'infrastructure de l'aviation générale. En Suisse, ils sont regroupés au sein de l'Association suisse des aéroports (ASA). Ces dernières années, l'aviation générale et son infrastructure ont été touchées en Europe par de véritables «tsunamis réglementaires», l'intention étant de réglementer par des processus de standardisation et de surveillance strictement organisés. Le droit aérien suisse est de plus en plus imprégné de recommandations et de normes internationales édictées par des comités internationaux comme l'OACI et principalement par l'Union Européenne. Ces normes sont trop souvent imposées sans pondération et sans considération des aspects économiques.

AEROSUISSE a identifié les risques et les dangers de ce cadre juridique modifié pour l'aviation générale. Elle a conséquemment élu Andreas Wegier, directeur de l'aéroport de Granges, au sein de son comité de direction. Ce faisant, l'un des représentants de l'infrastructure de l'aviation générale pourra encore mieux faire valoir les intérêts de cette branche d'activités.



Für Flugplätze ein Jahr der Veränderungen

Verglichen mit 2009 war das Jahr 2010 noch stärker ein Jahr der Veränderungen für die Flugplätze der Allgemeinen Luftfahrt. Die EASA hat mit der Regulierungstätigkeit im Bereich der Flugplätze begonnen. Die ICAO löst mit der Revision der Annex 14 und dem Projekt «PANS Aerodromes» weitere regulatorische Schritte aus. Nach dem Abschluss der Teilrevision I des LFG wurde die Baustelle LFG II eröffnet. Mit der Neuverteilung der Mineralölsteuer und der Verordnung über den Flugsicherungsdienst soll versucht werden, im Rahmen des Projektes «Skyguide National» Kostenunterdeckungen auf den regionalen Flugplätzen zu vermeiden.

Die aktive und konstruktive Mitgestaltung des sich verändernden Umfeldes für die Allgemeine Luftfahrt bedingt auch eine stärkere Interessenvertretung für deren Infrastruktur, was bei der AEROSUISSE erkannt ist. Dank der AEROSUISSE konnte der VSF auch wertvolle Kontakte zu den parlamentarischen Kreisen pflegen. Zudem soll im Dialog mit den Behörden, neben den Anliegen der Flughäfen und Regionalflugplätze, auch jene der kleinen Flugfelder eingebracht werden. Deshalb hat der VSF, koordiniert mit dem General Aviation Steering Committee (GASCO) bei der AEROSUISSE das Projekt «Focal Point International Affairs» lanciert.

Une année de changement pour les aéroports

En comparaison avec 2009, 2010 a été placée encore plus directement sous le signe du changement pour l'aviation générale. L'EASA a entamé ses activités de réglementation concernant les aéroports. Par la révision de l'annexe 14 et le projet «PANS Aéroports», l'OACI suscite de nouvelles étapes de réglementation. L'achèvement de la Révision partielle I de la LA a donné le coup d'envoi de la deuxième phase de révision. La nouvelle répartition de l'impôt sur les huiles minérales et l'Ordonnance sur le service de la navigation aérienne (OSNA) visent à éviter le déficit des dépenses des aéroports régionaux dans le cadre du projet «Skyguide National».

Une participation active et constructive à l'élaboration d'un nouvel environnement et d'une infrastructure remodelée pour l'aviation générale suppose une meilleure représentation des parties concernées. AEROSUISSE en est parfaitement consciente. Grâce à la Fédération, l'ASA a pu nouer de précieux contacts avec les cercles parlementaires concernés. En concertation avec les autorités, les thématiques importantes non seulement pour les aéroports et les aéroports, mais

aussi pour les champs d'aviation de taille plus restreinte doivent être abordées. C'est la raison pour laquelle l'ASA en coordination avec le General Aviation Steering Committee (GASCO) ont lancé chez AEROSUISSE le projet «Focal Point International Affairs».



Flugsicherung

Bessere gesetzliche Rahmenbedingungen

Die Schweizer Skyguide war weiterhin aktiv an der Neugestaltung der europäischen Flugsicherung beteiligt. Dank der soliden Arbeit der 1'400 Mitarbeitenden konnten wichtige Strategienprojekte in der Schweiz und im Rahmen der Organisation des FABEC (Functional Airspace Block Europe Central) vorangetrieben werden. Die kontinuierliche und tatkräftige Unterstützung durch die AEROSUISSE hat dazu beigetragen, dass sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Schweizer Flugsicherung verbessert haben. Heute steht Skyguide gestärkt in einem kompetitiver werdenden Umfeld da, zum Vorteil aller Nutzer des Schweizer Luftraums. Ab Herbst 2011 kann Skyguide von den Erträgen aus der Flugtreibstoffbesteuerung profitieren, da ein Teil dieser aufgrund der von der AEROSUISSE lancierten Verfassungsänderung nun in die Luftfahrt zurückfliessen.

Ausgezeichnete Pünktlichkeitsbilanz

Trotz aller strategischen Aktivitäten liegt die Priorität immer und jederzeit auf dem operativen Kerngeschäft. Auch da zeigen die Parameter in die richtige Richtung. 2010 kontrollierte Skyguide 1,16 Millionen Flüge und bot ein konstant hohes Sicherheitsniveau und eine ausgezeichnete Pünktlichkeitsbilanz. Die Verkehrsentwicklung verlief jedoch nicht linear. Grund dafür waren der Vulkanausbruch auf Island, Streikaktionen in mehreren europäischen Ländern und wiederholte Flugplatzschliessungen wegen starken Schneefalls. Der Flugverkehr nahm um nur 0,8 Prozent zu; er lag auf dem Niveau von 2007. Dennoch ist es Skyguide dank grosser Anstrengungen gelungen, ihre Kosten zum dritten Mal in Folge den stark reduzierten Erträgen anzupassen und damit Kontinuität in der finanziellen Langfristplanung sicherzustellen. Nun sind die Möglichkeiten zur Kosteneindämmung jedoch bald ausgeschöpft. Die Schweizer Flugsicherung musste Anfang 2011 die Überflugtarife um 4,9 Prozent erhöhen, um einen Drittel der ausgefallenen Einnahmen zu kompensieren. Das Unternehmen trägt also zwei Drittel der Verluste aus der Wirtschaftskrise selbst. Zu einer paradoxen Situation führte der gegenüber dem Euro starke Franken. Zwar sind die Tarife dank grosser Kostenein-

Services de la navigation aérienne

Un cadre juridique plus adapté

La société suisse Skyguide a de nouveau pris une part active à la réforme de la navigation aérienne européenne. Grâce aux efforts de ses 1400 collaborateurs, d'importants projets stratégiques en Suisse et au sein de l'organisation du FABEC ont pu avancer. Le soutien énergique et systématique d'AEROSUISSE a contribué à ce que le cadre juridique de la navigation aérienne suisse évolue dans le bon sens. Skyguide se trouve aujourd'hui renforcé dans un environnement de plus en plus compétitif, au bénéfice de tous les utilisateurs de l'espace aérien suisse. Depuis automne 2011, les services de la navigation aérienne peuvent bénéficier des recettes de l'impôt sur le kérosène dont une partie est désormais reversée au profit de l'aéronautique, grâce à la modification constitutionnelle orchestrée par AEROSUISSE.

Un excellent bilan de ponctualité

Si les engagements stratégiques de la navigation aérienne sont multiples, la priorité est systématiquement accordée à ses principales activités opérationnelles. Là aussi, les indicateurs sont bons. Skyguide a contrôlé 1,16 millions de vols en 2010, offrant un haut niveau constant de sécurité et un excellent bilan de ponctualité. Le trafic n'a toutefois pas connu un développement linéaire en raison de l'éruption volcanique en Islande, des actions de grèves dans plusieurs nations européennes et de la fermeture récurrente de certains aéroports due à d'importantes chutes de neige. Le trafic n'a augmenté que de 0,8% pour s'établir au niveau atteint en 2007. Au prix d'efforts importants, Skyguide est parvenu pour la troisième année consécutive à compenser le manque à gagner résultant de la forte baisse de ses recettes et à assurer la continuité de ses projets financiers à long terme. Les possibilités de réduction des coûts ont toutefois été pratiquement toutes exploitées. Début 2011, la navigation aérienne suisse s'est vue contrainte de relever de 4,9% le tarif unitaire appliqué à ses redevances de survol pour contrebalancer un tiers de la baisse de ses recettes. L'entreprise assume elle-même les deux tiers des pertes entraînées par la crise économique.



sparungen real stabil, doch sind sie wegen des gesunkenen Euros im internationalen Vergleich deutlich angestiegen. Der Eurowechselkurs benachteiligt Skyguide stark und wird auch in Zukunft eine grosse Herausforderung darstellen.

FABEC spart Geld und Kerosin

Ende 2010 unterzeichneten die Vertreter von Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden und der Schweiz die Gründungsurkunde des gemeinsamen Luftraummanagement-Projekts FABEC in Form eines Staatsvertrags. Schon heute haben die FABEC-Partner in diesem Luftraum Verbesserungen vorgenommen, die den Kunden von Skyguide ermöglichen, total 1,5 Millionen Flugkilometer und damit 5000 Tonnen Kerosin zu sparen. Skyguide will ihren Nutzern rasch weitere Optimierungen der Dienstleistung Flugsicherung bieten.

Zürich und Genf virtuell zusammenlegen

Die Steigerung der Leistungsfähigkeit gehört zu den Daueraufgaben der Schweizer Flugsicherung. Deshalb trieb Skyguide die Studie voran, in der sechs strategische Standortoptionen geprüft wurden. Zusammen mit der deutschen und französischen Flugsicherung hat die schweizerische Flug-

sicherung ein gemeinsames Zentrum in der Grenzregion um Basel studiert. Das Potential eines solchen Zentrums ist sehr gross, wenn neben Genf und Zürich noch ein weiteres Center eingebracht würde. Andernfalls ist das Vorhaben finanziell nicht rentabel. Kurzfristig zeichnet sich deshalb ab, dass eine virtuelle Zusammenlegung der Standorte Genf und Zürich mittels innovativer Technologien die vielversprechendste Variante ist. Das voll digitalisierte Kontrollsystem im oberen Luftraum der Westschweiz, das international Seinesgleichen sucht, soll nun auch in allen anderen Sektoren der Bezirksleitstellen eingesetzt werden. Von der zusätzlichen Effizienz und Interoperabilität, die dieses System bringt, verspricht sich Skyguide Kapazitätsgewinne in der Schweiz und eine Signalwirkung innerhalb Europas.

Zur kontinuierlichen Steigerung des Sicherheitsniveaus durchleuchten die Sicherheitsexperten ganzheitlich und systematisch die Organisationseinheiten im Flugsicherungsbetrieb. Zudem hat Skyguide ein ganzheitliches Sicherheitsüberwachungssystem eingeführt. Die Sicherheit ist allgegenwärtig – das ist ein wichtiges Merkmal ihrer Kultur.

La cherté du franc par rapport à l'euro s'est accompagnée d'une situation paradoxale. Si les tarifs des redevances sont restés stables en valeur réelle grâce à d'importantes mesures d'économies, ils ont nettement augmenté en comparaison internationale du fait de l'effondrement du cours de l'euro. Les taux de change de l'euro pénalisent lourdement Skyguide et représenteront à l'avenir une véritable gageure.

Le FABEC économise de l'argent et du carburant

Fin 2010, les représentants allemands, belges, français, luxembourgeois, néerlandais et suisses ont signé le traité de création du FABEC en vue d'une gestion commune du trafic aérien. Les cosignataires ont déjà procédé à des améliorations de cet espace aérien permettant aux clients de Skyguide d'économiser 1,5 millions de kilomètres de vol et, ce-faisant, 5000 tonnes de kérosène. Skyguide veut rapidement proposer à ses utilisateurs de nouvelles optimisations des services de navigation aérienne.

Le rapprochement virtuel de Zurich et Genève

L'amélioration de la capacité productive fait partie des tâches permanentes de la navigation aérienne suisse. C'est la raison

pour laquelle Skyguide a lancé une étude aboutissant à six options d'implantation. En collaboration avec les services de la navigation aérienne allemands et français, la navigation aérienne suisse a ainsi étudié l'opportunité d'un centre commun dans la région frontalière de Bâle. Le potentiel d'une telle initiative est très fort à condition qu'un centre soit créé en sus de ceux de Zurich et Genève, faute de quoi le projet ne serait pas rentable. Il semble depuis peu qu'un rapprochement virtuel des aéroports de Genève et Zurich par des technologies novatrices soit l'option la plus prometteuse. Le système de contrôle intégralement numérisé dans l'espace aérien supérieur de la Suisse occidentale, à nul autre pareil en comparaison internationale, doit à présent être mis en œuvre dans d'autres secteurs placés sous notre gouverne. Skyguide attend beaucoup du gain de capacités qu'induiront une efficacité et une interopérabilité accrues. Il s'agira d'un véritable signal au niveau européen.

Afin de parfaire continuellement les niveaux de sécurité, les experts de la sécurité analysent systématiquement la totalité des unités d'organisation de la navigation aérienne. Skyguide a par ailleurs lancé un système de surveillance intégrale de la sécurité. Ce paramètre est au centre de ses préoccupations : c'est une composante essentielle de sa culture.



General Aviation

100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz

Das 100-Jahr-Jubiläum der Schweizer Luftfahrt prägte das Flugjahr 2010. Bereits Ende Januar fand mit einer Medienkonferenz im Verkehrshaus Luzern der mediale Startschuss für die landesweiten, vom Aero-Club der Schweiz (AeCS) initiierten Feierlichkeiten «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz» statt. Der festliche Auftakt wurde in Avenches gegeben, mit der gleichzeitigen Eröffnung der Ausstellung «Avenches – Wiege der Luftfahrt». Die AeroRevue-Sonderausgabe «100 Jahre Luftfahrt» erschien mit einer Auflage von 36'000 Stück Ende März. In Zusammenarbeit mit der Post wurden Sondermarken mit entsprechenden Souvenirbüchleins und Luftpostkuverts erstellt und ein spezielles 100-Jahre-Merchandising produziert. Erstmals fanden gemeinsame Luftsport Meisterschaften vom 14. bis 26. Juni auf den Flugplätzen Grenchen, Langenthal, Biel-Kappelen, Schupfart und Yverdon statt, gefolgt von einer gemeinsamen Siegerehrung mit Flugvorführung am Sonntag, 27. Juni in Grenchen.

Das Flugmeeting in Emmen litt unter Wetterpech, das Flugprogramm am Samstag, 24. Juli konnte aber fast ohne Einschränkungen durchgeführt werden und fand beim Publikum grossen Anklang. Erfolgreiche Publikumsanlässe wurden auch in Genf, Greyerz, Brig, Payerne, Bellinzona und weiteren Orten ausgeführt. Mit dem von der Economiesuisse, SIAA, Swiss und AEROSUISSE getragenen 4. Schweizerischen Luftfahrtkongress am 26. Oktober in Dübendorf kam dieses spezielle Jubiläumsjahr zu einem würdigen Ende. Das Ziel, die Luftfahrt der Bevölkerung wieder näher zu bringen, wurde vollumfänglich erreicht und das schweizweite Medienecho übertraf alle Erwartungen.

GA-Forum des BAZL bewährt sich

Als Folge von Rufen nach einem Regulierungsstopp von verschiedenen Vertretern der Leichtaviatik, insbesondere von Unterhaltsbetrieben, hat das BAZL auf Initiative der AEROSUISSE ein General Aviation (GA) Forum mit allen Vertretern der GA einberufen: Die Themen Regulation/Internationales, Audits/Inspektionen, Infrastruktur/Flugplätze und Politik/Kommunikation wurden besprochen. Deren Ergebnisse, Erkenntnisse und beschlossene Massnahmen zu den 40 behandelten Aspekten wurden anlässlich des zweiten GA-Forums am 5. November 2010 präsentiert. Es wurde verein-

Aviation générale

Les 100 ans de l'aviation suisse

L'année 2010 a été marquée par les 100 ans de l'aviation suisse. Les célébrations ont commencé fin janvier par une conférence de presse au Musée des Transports de Lucerne, lancée à l'initiative de l'Aéro-Club de Suisse (AéCS) pour annoncer l'évènement dans tout le pays. La première manifestation s'est déroulée à Avenches, conjointement à l'ouverture de l'exposition «Avenches – berceau de l'aviation suisse» pour laquelle une édition spéciale du magazine AeroRevue, intitulée «100 ans d'aviation», a été tirée fin mars à 36 000 exemplaires. Des timbres commémoratifs assortis de livrets souvenirs, des enveloppes de courrier aérien et des emballages postaux spéciaux ont été émis en partenariat avec La Poste suisse. Du 14 au 26 juin ont eu lieu pour la première fois des championnats communs de sport aérien dans les aérodromes de Bienne-Kappelen, Granges, Langenthal, Schupfart et Yverdon, suivis le 27 juin d'une remise de prix avec présentation d'avions à Granges.

Bien que le meeting aérien d'Emmen du 24 juillet ait eu à pâtir de conditions météorologiques peu clémentes, le programme de vols du samedi n'a pratiquement pas subi de restrictions, à la grande satisfaction du public. Des manifestations publiques ont également rencontré un accueil très favorable à Bellinzona, Brigue, Genève, Gruyère, Payerne, et dans d'autres endroits du pays. Le 4e Congrès suisse de l'aviation organisé le 26 octobre par Economiesuisse, SIAA, Swiss et AEROSUISSE a mis un point d'orgue à cette année de festivités. L'objectif de rapprocher l'aviation de la population a été atteint et les échos dans la presse ont dépassé toutes les espérances.

Le Forum de l'aviation générale de l'OFAC fait ses preuves

Dans la perspective d'un arrêt de la réglementation, souhaité par plusieurs représentants de l'aviation légère – en particulier par les sociétés de maintenance – et à l'initiative d'AEROSUISSE, l'OFAC a convié tous les représentants de la branche à prendre part à un Forum de l'aviation générale afin d'aborder les thèmes suivants: réglementation/international, audits/inspections, infrastructure/aérodromes et politique/communication. Les conclusions tirées des 40 points présentés et les mesures en découlant ont été exposées lors du second



bart, den Teilnehmerkreis des GA-Forums als GA-Plattform weiter bestehen zu lassen. Bereits in Kraft getreten sind die von den gleichen Kreisen beantragte Senkung von BAZL Gebühren für Musterzulassungen, Lufttüchtigkeitsprüfungen, Lizenzanerkennungen und Flugveranstaltungen.

Politische Anliegen der GA weitgehend berücksichtigt

In enger Zusammenarbeit mit der AEROSUISSE haben die Verbände der Leichtaviatik verschiedenen Parlamentariern ihre Argumente für die Revision I des LFG geliefert. So wurden zum Beispiel die Hauptanliegen der Leichtfliegerei – respektive die damaligen Anträge zur LFG-Revision I an das BAZL – insgesamt 18 luftfahrtorientierten Parlamentariern in Erinnerung gerufen. Nach zum Teil sehr kritischen Voten wurde in der Schlussabstimmung den wichtigsten Anliegen der AEROSUISSE zugestimmt.

Zudem konnte der vom BAZL erstellte Entwurf zum Ausführungsgesetz von allen Verbänden eingesehen werden. Er enthielt die von der GA im Stakeholder Involvement eingebrachten Anliegen.

Anfang 2010 befand sich der Entwurf der neuen Verordnung über Aussenlandungen mit Luftfahrzeugen (AuLaV) in der ersten Ämterkonsultation. Die AEROSUISSE hat sich mit den

folgenden wichtigsten Anpassungen erfolgreich eingebracht: Die Regelungen bezüglich Einschränkungen in Schutzgebieten wurden vereinfacht; das Verfahren für die Erteilung von Ausnahmen für gewerbsmässige Arbeitsflüge wurde 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.

Vereinfachungen für gewerbsmässige Rundflüge

Mit der Einführung der JAR OPS wurden die Bedingungen für «gewerbsmässige Rundflüge» massiv verschärft. Der Motorflug-Verband der Schweiz (MFVS) konnte mit dem BAZL eine Vereinbarung treffen, wonach unter wesentlich einfacheren Bedingungen weiterhin Rundflüge als «private Flüge gegen Entgelt» angeboten werden können.

Vereinfachte grenzüberschreitende Flüge

Mit der Oberzolldirektion wurde ein vereinfachtes administratives Verfahren für grenzüberschreitende Flüge besprochen. Ziel ist, dass die Zollanmeldung nur über den Flugplan erfolgt. Die Oberzolldirektion stand dem Projekt kritisch gegenüber, hat aber weitere Gesprächsbereitschaft erklärt.

Forum de l'aviation générale, en date du 5 novembre 2010. Il a été décidé de maintenir l'existence du cercle des participants du Forum en qualité de plate-forme de l'aviation générale. La baisse des redevances de l'OFAC relatives à la certification de types d'aéronefs, au contrôle de la navigabilité du matériel aéronautique, à la reconnaissance des licences et aux manifestations aériennes – réclamée par ces mêmes cercles de représentants de l'aviation générale – est déjà entrée en vigueur.

Les attentes de l'aviation générale ont été largement prises en considération

En étroite collaboration avec AEROSUISSE, les diverses associations de l'aviation légère ont fourni à plusieurs parlementaires leurs arguments en faveur de la révision I de la LA. Elles ont ainsi rappelé à 18 d'entre eux, particulièrement concernés par les questions relatives à l'aviation, quels étaient leurs souhaits les plus pressants en regard des propositions adressées à l'OFAC dans le cadre de la révision de la LA. Au terme de votes parfois très critiques, l'essentiel des suggestions émises par AEROSUISSE a finalement été entériné.

Le projet de l'OFAC relatif à la loi d'application émanant de toutes les associations a par ailleurs pu être consulté. Il contenait les

propositions faites par les parties prenantes de l'aviation générale. Début 2010, le projet de nouvelle ordonnance sur les décollages et les atterrissages d'aéronefs en dehors des aérodromes (dite «ordonnance sur les atterrissages en campagne – OSAC») se trouvait en première consultation. AEROSUISSE a su faire entendre son point de vue concernant d'importantes modifications: la réglementation concernant les limitations dans les zones protégées a été simplifiée; la procédure d'attribution d'autorisations exceptionnelles pour les vols professionnels a été sensiblement remodelée; la réglementation relative à l'aménagement du territoire et aux permis de construire a été précisée; enfin, une simplification de la procédure d'atterrissage en campagne a été prévue dans l'ordonnance dans le cadre de la formation pour des vols d'assistance.

Simplifications pour les vols panoramiques professionnels

L'avènement des JAR OPS a nettement compliqué les conditions d'exercice des «vols panoramiques professionnels». La Fédération suisse de vol à moteur (FSVM) a pu trouver un accord avec l'OFAC en vertu duquel les vols panoramiques peuvent continuer à être proposés à titre de «vols privés effectués contre rémunération» dans des conditions nettement simplifiées.



Die Geschäftsübergabe für die Führung der GASCO (Vereinigung der Leichtaviativverbände) für das Jahr 2010 erfolgte am 26. Januar 2010 vom AeCS an den Hängegleiter-Verband SHV.

Weitere Luftraum-Einschränkungen

Die Leichtaviatik in der Schweiz sieht sich mit weiteren Luftraumeinschränkungen konfrontiert: So wurde seitens des BAZL die Erarbeitung einer «Airspace Strategy», unter Einbezug von Vertretern der GA in Aussicht gestellt. Das BAZL und Skyguide beabsichtigen, mittelfristig nicht ständig aktivierte Lufträume in Lufträume zu überführen, in denen keine bestimmten Betriebszeiten definiert sind (HX). Zudem wurden Ab 21. Oktober 2010 die PC-21-Trainingsräume wieder aktiviert. Die Piste 34 in Zürich wird auch ausserhalb der deutschen Sperrzeiten aktiviert werden, wobei aber noch Abklärungen erforderlich sind. Erste Erfahrungen mit der verkürzten Aktivierungszeit von 30 Minuten bei Südanflügen in Basel wurden ebenfalls gemacht.

Während des Frankophonie-Gipfels in der zweiten Hälfte des Oktobers 2010 in Montreux wurde der Sichtflugverkehr in

einem Radius von 25 nautischen Meilen um Montreux mehrere Tage stark eingeschränkt. Ein kontrollierter Flugverkehr auf den betroffenen Flugplätzen sowie Sichtflugkorridore in der Westschweiz und über die westlichen Alpen federten das Schlimmste ab.

Die heutigen Segelfluggzonen und «Restricted Areas» für Segelflugzeuge werden während den Militärflugzeiten generell in Flugbeschränkungsgebietet umgewandelt. Dem Antrag des Segelflugverbandes folgend werden die Pufferzonen von bisher fünf Meilen auf zwei reduziert. Das BAZL hat zusammen mit dem Segelflugverband, dem Hängegleiterverband und der Skyguide die entsprechenden Grundsätze erarbeitet.

Gebirgslandeplätze unter Druck

Mit der öffentlichen Mitwirkung im SIL-Prozess der Gebirgslandeplätze ist das Gebiet Zermatt weitgehend abgeschlossen. Neu in Angriff genommen wurde dagegen der Prozess im Gebiet Susten-Aletsch. Im Auftrag des AeCS nimmt die Schweizer Gletscherpiloten Vereinigung zusammen mit dem MFVS die Interessen der privaten aviatischen Nutzer wahr.

Vols frontaliers simplifiés

Une simplification des démarches administratives afférentes aux vols frontaliers a été négociée avec l'Administration fédérale des douanes. L'objectif est que le plan de vol soit suffisant pour prévenir les douanes. Bien que l'Administration fédérale des douanes ait été peu favorable au projet, elle s'est montrée ouverte à de nouveaux débats. La passation de pouvoir 2010 à la tête du GASCO a eu lieu le 26 janvier, l'AéCS remettant le flambeau à la Fédération suisse de vol libre (FSVL).

De nouvelles limitations de l'espace aérien

L'aviation légère en Suisse se trouve de nouveau confrontée à des limitations de l'espace aérien. L'OFAC projette la création d'une «stratégie de l'espace aérien» impliquant la consultation de représentants de l'aviation générale. L'Office fédéral et Skyguide ont l'intention de transférer des espaces aériens dont l'activation à moyen terme n'est pas permanente dans d'autres espaces aériens pour lesquels il n'existe pas d'horaires d'exploitation définis (HX). Par ailleurs, les espaces d'entraînement PC-21 ont été réactivés depuis le 21 octobre 2010. La piste 34 de Zurich sera également activée

en dehors des horaires de fermeture allemands, mais certaines vérifications sont encore nécessaires. De premiers résultats ont également été enregistrés à Bâle concernant la diminution de 30 minutes du temps d'activation pour les survols par le sud.

Lors du XIIIe Sommet de la Francophonie à Montreux, dans la seconde moitié du mois d'octobre 2010, le vol à vue a été fortement restreint pendant plusieurs jours dans un rayon de 25 miles nautiques autour de Montreux. Le contrôle du trafic aérien sur les aéroports concernés ainsi que l'établissement de couloirs de vol à vue en Suisse Romande et sur la partie occidentale des Alpes ont permis d'éviter le pire.

Les espaces aériens et zones d'accès restreint actuellement dédiés au vol à voile sont généralement transformés en zones réglementées pendant les plages horaires réservées à l'aviation militaire. Conformément à la demande formulée par la Fédération suisse de vol à voile (FSVV), les zones tampons se verront réduites de 5 à 2 miles nautiques. De concert avec la FSVV, la FSVL et Skyguide, l'OFAC a jeté les bases de ce changement.



Schweizer Vertreter in Europa

René Meier vom AeCS und Programmleiter von Europe Air Sports (EAS) ist auf Antrag der EAS von der EASA als Vertreter in die «OPS.001 Review Group.04» der EASA gewählt worden. In dieser aus sechs Personen bestehenden Arbeitsgruppe werden die Kommentare der Allgemeinen Luftfahrt auf die NPA 2009-02 «Implementing Rules for Air Operations of Community Operators» bearbeitet, um daraus die neuen, ab 8. April 2012 geltenden Regeln erstellen zu können. René Meier ist auch «external expert» für die nichtkommerzielle Allgemeine Luftfahrt und für die Helikopteroperationen im Industrieprojekt Single European Sky Air Traffic Management Research Programme (SESAR) Joint Undertaking. Die Experten sollen, mit einem Zeithorizont bis 2025, aufzeigen, wie die Allgemeine Luftfahrt und die Helikopteroperationen in das Gesamtsystem eingebettet werden können. Zudem wurde Dr. Pierre Moreillon vom VSF in das Beratungsgremium der Industrie Safety Standards Consultative Committee (SSCC) gewählt.

Die europäischen Regulierungen veranlassten die Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA) zu einem offenen Protestschreiben an Bundesrat Moritz Leuenberger mit der Forde-

rung, der Überregulierung in Form eines «Marschhaltes» entgegenzutreten. Die Antwort erfolgte durch den BAZL-Direktor Peter Müller in Form eines Positionsbezuges des Amtes.

Luftraumsperre infolge Vulkanasche

Nach dem Ausbruch des Vulkans Eyjafjallajökull in Island Mitte April war der Luftraum in Europa über Wochen stark eingeschränkt. Dank der Intervention von aviatischen Verbänden wurden die Einschränkungen für die Freizeitaviatik vom BAZL rasch aufgehoben. Dies führte zur grotesken Situation, dass die Kleinaviatik praktisch ungestört fliegen konnte, während die Linienflugzeuge am Boden blieben.

Les places d'atterrissage en montagne mises sous pression

Au terme de la consultation publique relative au PSIA, la désignation des places d'atterrissage en montagne de la région de Zermatt a été officialisée. Des démarches similaires ont été entamées dans la région de Susten-Aletsch. Sur ordre de l'AéCS, l'Association suisse des pilotes de glacier et la FSVM défendent les intérêts des usagers de l'aviation privée.

Représentant suisse en Europe

À la demande d'Europe Air Sports (EAS), René Meier – membre de l'AéCS et chef de programme d'EAS – a été élu représentant au sein de l'«OPS.001 Review Group.04» de l'EASA. Ce groupe de travail, constitué de six personnes, se penche sur les avis de l'aviation générale relatifs à l'avis de proposition de modification (APM) 2009-02 «Implementing Rules for Air Operations of Community Operators» afin d'établir les nouvelles règles en vigueur à partir du 8 avril 2012. René Meier est également «expert externe» pour l'aviation générale non commerciale et pour les opérations hélicoptérées dans le projet Single European Sky Air Traffic Management Research Programme (SESAR) Joint Undertaking. D'ici à 2025, les experts sont censés montrer

de quelle manière l'aviation générale et les opérations hélicoptérées peuvent être intégrées au système global. En outre, Pierre Moreillon, secrétaire général de l'ASA, est élu membre du Safety Standards Consultative Committee de l'EASA.

Les règlements européens ont suscité une lettre ouverte de protestation adressée au Conseiller fédéral Moritz Leuenberger par l'Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA), l'enjoignant à contrebalancer la surenchère en matière de réglementation par un «point mort». Une réponse lui a été signifiée par Peter Müller, directeur de l'OFAC, sous la forme d'une prise de position de son administration.

Fermeture de l'espace aérien en raison de l'éruption volcanique

L'éruption du volcan Eyjafjallajökull en Islande, mi-avril, a fortement affecté l'espace aérien européen pendant plusieurs semaines. Grâce à l'intervention des associations aéronautiques, les limitations concernant l'aviation de loisir ont vite été levées par l'OFAC. Il en a résulté une situation grotesque: tandis que l'aviation générale a pu voler pratiquement sans restriction, les avions de ligne sont restés cloués au sol.



Daniel Gaus



Risiko-Management und Versicherungen

Verdreifachung der Schadenssumme

Die weltweiten Kosten von Natur- oder von Menschenhand verursachten Katastrophen nahmen 2010 massiv zu. Gemäss der im März 2011 veröffentlichten Sigma-Studie von Swiss Re wird der Gesamtschaden auf über 200 Milliarden Franken geschätzt, wovon die Versicherungsindustrie rund einen Fünftel trägt. Zu Grossschadenereignissen zählten die Erdbeben in Haiti, Chile und Neuseeland, Stürme in den USA und Europa sowie der Untergang der Bohrinself «Deepwater Horizon». Als geradezu unabsehbares Risiko für die Luftfahrtindustrie präsentierte sich der Gletschervulkanausbruch in Island, welcher in der Folge den gesamten europäischen Flugverkehr über Tage behinderte und zu finanziellen Ertragsverlusten vieler Luftfahrzeugbetreiber führte.

Risiko-Management erfordert Beraterdisziplin

Die Schweiz wurde von unmittelbaren Grossschadenergebnissen verschont. Allerdings hatten die verheerenden Naturereignisse auch teils direkte Auswirkung auf den global orientierten Luftfahrtstandort Schweiz; insbesondere in den Bereichen Betriebsunterbruch, Debitorenausfall oder Währungsschwankungen im Nachgang zur Wirtschaftskrise. Um Wechselwirkungen solcher Ereignisse zu erkennen und isolierte Betrachtungsweisen aufzubrechen, fand bei den AEROSUISSE-Mitgliedern unvermindert der unternehmensweite Risiko-Beratungsansatz «Zweitmeinung» der unabhängigen Spezialisten Anklang.

Nur ein wahrnehmbarer Nutzen begeistert

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 für unsere Mitglieder.

Gestion du risque et assurances

Triplement des indemnités pour dommages

Le coût mondial des catastrophes d'origine naturelle ou humaine a fortement augmenté en 2010. Selon l'étude Sigma de Swiss Re, publiée en mars 2011, les dommages s'élèvent à plus de 200 milliards de francs dont un cinquième incombe aux compagnies d'assurance. Parmi les sinistres les plus dévastateurs figurent les tremblements de terre d'Haïti, du Chili et de Nouvelle-Zélande, les tempêtes aux États-Unis et en Europe ainsi que l'explosion de la plate-forme de forage «Deepwater Horizon». Autre risque imprévisible pour l'industrie aéronautique : l'éruption volcanique en Islande a sérieusement affecté l'ensemble du trafic en Europe pendant plusieurs jours et entraîné des pertes financières pour de nombreux exploitants d'avions.

La gestion du risque exige des conseils avisés

La Suisse a été épargnée par les sinistres majeurs. Les événements naturels ont toutefois eu des répercussions directes sur la place aérienne suisse tournée vers l'international, telles que l'interruption des opérations aériennes, des pertes sur débiteurs ou des variations des taux de change consécutives à la crise économique. Afin d'identifier les effets de ce type d'événements sur les cours de change et d'éviter les points de vue isolés, la consultation de spécialistes indépendants de la gestion du risque dans les entreprises en vue d'un «deuxième avis» a suscité un vif engouement chez tous les membres d'AEROSUISSE.

Seuls des bénéfices tangibles sont enthousiasmants

En sa qualité de fédération faîtière, AEROSUISSE constitue un excellent tremplin pour aborder des défis communs et rechercher des solutions collectives. L'amélioration du cadre d'exercice des entreprises du secteur aérien facilite la planification et renforce la sécurité du capital, apportant à nos membres des bénéfices tangibles.



Alois Schneider



Bildung und Forschung

Nachwuchsförderung trägt Früchte

Im Herbst 2010 wurde das Mandat an die AEROSUISSE-Kommission Bildung und Forschung (KBF) neu formuliert und vom Vorstand verabschiedet. Die KBF hat die Arbeit mit den beiden Mitgliedern Roland Steiner und Alois Schneider aufgenommen. Es ist geplant, die Kommission 2011 mit weiteren Mitgliedern zu erweitern.

Arbeitsgruppe für Förderartikel im LFG

Als erstes Projekt ist 2011 vorgesehen, mit einer Arbeitsgruppe die Möglichkeiten des erneuerten Artikels 103 a und b des LFG mit allen betroffenen Stakeholdern abzuklären und einen entsprechenden Antrag zu formulieren. Dieser

Artikel ermöglicht die Förderung der Bildung und Forschung in der Schweizer Luftfahrt. In der Arbeitsgruppe sind Oberst Rudolf Wattinger (Schweizer Luftwaffe) sowie die beiden AEROSUISSE-Vertreter Alois Schneider und Roland Steiner vertreten. Die Arbeitsgruppe wird situativ mit Vertretern der einzelnen AEROSUISSE-Sparten erweitert. Erklärtes Ziel ist es, bis im November 2011 eine machbare Umsetzung des neuen LFG-Artikels 103 präsentieren zu können.

Anerkennungsverfahren für Höhere Fachschulen

Die KBF unterstützt die Nachwuchsförderung bei den aviatischen Berufen und die laufenden Anerkennungsverfahren für Höhere Fachschulen bei Swiss Aviation Training (SAT), für den Beruf Flugsicherungsfachmann/-frau bei Skyguide und neu auch für die Horizon Swiss Flight Academy ab 2011.

Formation et recherche

L'encouragement de la relève porte ses fruits

Au printemps 2010, le mandat confié à la Commission formation et recherche (CFR) d'AEROSUISSE a été reformulé et approuvé par le comité directeur. La CFR a commencé ses activités avec ses deux membres, Roland Steiner et Alois Schneider. La commission devrait accueillir de nouveaux membres courant 2011.

Groupe de travail en faveur de l'article 103 de la LA

Le premier projet prévu pour l'année 2011 est la formulation par un groupe de travail d'une proposition de texte pour le nouvel article 103 a et b de la LA, après consultation de tous les acteurs concernés. Cet article permet l'encouragement de la formation et de la recherche dans le secteur aéronautique suisse. Le groupe de travail se compose du colonel Rudolf

Wattinger (Forces aériennes suisses) et des deux représentants d'AEROSUISSE, Alois Schneider et Roland Steiner. En fonction des problématiques abordées, il s'etoffera d'autres membres de la Fédération représentant les branches concernées. Son objectif est de présenter d'ici à novembre 2011 une transposition réaliste du nouvel article 103 de la LA.

Procédure de reconnaissance des écoles supérieures

La CFR soutient l'encouragement de la relève dans les métiers de l'aviation et les procédures actuellement en cours pour la reconnaissance, à partir de 2011, de Swiss Aviation Training (SAT), de la formation de spécialiste de la navigation aérienne proposée par Skyguide et de la récente Horizon Swiss Flight Academy, en qualité d'écoles supérieures.



Markus Kälin



Luft- und Raumfahrtindustrie

Hersteller profitieren von Airliner-Bestellungen

Die Hersteller- und Unterhaltsbetriebe haben sich sehr unterschiedlich von der Weltwirtschaftskrise erholt. Während Boeing und Airbus ihre Produktionslinien wieder voll hochgefahren haben, mussten die Hersteller von Businessflugzeugen ihre Kapazitäten nochmals reduzieren. Die Mehrheit der schweizerischen Zulieferbetriebe konnte jedoch vom den Kapazitätssteigerungen bei den grossen Herstellern profitieren und im Neuteile- und Ersatzteilgeschäft kräftig zulegen. Dank innovativen Produkten und rationeller Fertigung konnte ein Teil der durch den starken Schweizer Franken verursachten Margenerosion aufgefangen werden. Dennoch sehen sich einige Herstellerbetriebe gezwungen, vermehrt im Dollarraum einzukaufen oder die Produktion mindestens teilweise ins Ausland zu verlegen.

Completion Centers entwickeln sich gut

Erfreulich gut haben sich die Completion Centers in der Schweiz entwickelt. Diese sind spezialisiert auf den Aus- und Umbau von

grossen Business Jets und sind in der Lage, Flugzeuginnenausstattungen zu entwickeln und herzustellen, die hinsichtlich Design, Funktionalität und Qualität höchsten Ansprüchen genügen.

Unterhaltsbetriebe sehr gut ausgelastet

Der Grossteil der Unterhaltsbetriebe war im Jahre 2010 sehr gut ausgelastet. Qualitätsarbeit, Flexibilität und Termintreue sind nach wie vor Wettbewerbsvorteile der Schweizer Unterhaltsbetriebe. Bedingt durch die weiter anhaltende hohe Regulierungsdichte können in den Produktions- und administrativen Abläufen kaum mehr Einsparungen erzielt werden. Mit dem BAZL konnten im Rahmen des GA-Forums und dank der Initiative der AEROSUISSE dennoch die Vereinfachung von Prozessen diskutiert werden, welche im Laufe des Jahres 2011 nun sukzessive umgesetzt werden sollen. Die aufstrebende Konkurrenz aus Fernost und ungünstige Verhältnisse drücken hingegen zunehmend auf das Preisniveau und die noch erzielbaren Margen. Umso erfreulicher ist es, dass dank dem intensiven Einsatz der AEROSUISSE die Aufsichtsabgabe für die Schweizer Luftfahrt abgewendet werden konnte. Diese hätte die Schweizer Luft- und Raumfahrtindustrie mit bis zu 21 Millionen Franken pro Jahr zusätzlich belastet.

Industrie aéronautique et aérospatiale

Les entreprises de fabrication profitent des commandes des compagnies aériennes

Les entreprises de fabrication et d'entretien ne se sont pas toutes remises de la même manière de la crise économique mondiale. Tandis que Boeing et Airbus ont de nouveau boosté leurs lignes de production, les fabricants d'avions d'affaires ont encore dû réduire leurs capacités. La majorité des entreprises suisses de sous-traitance a toutefois pu profiter de l'augmentation des capacités chez les grands fabricants et s'investir pleinement dans l'élaboration de pièces neuves et de rechange. Grâce à des produits novateurs et à une production rationalisée, une partie de l'érosion des marges due à la cherté du franc suisse a pu être compensée. Toutefois, certaines entreprises de fabrication se voient de plus en plus contraintes d'acheter dans la zone dollar ou de délocaliser au moins une partie de leurs activités.

Évolution positive des centres de finitions

Les centres de finitions ont bien évolué en Suisse. Ils sont spécialisés dans les aménagements et les transformations de gros jets d'affaires et sont en mesure de mettre au point et de fabriquer des équipements intérieurs de tout premier ordre en termes de design, de fonctionnalité et de qualité.

Carnets de commandes pleins

Les entreprises d'entretien ont en grande partie travaillé à plein régime en 2010. Qualité, flexibilité et ponctualité sont plus que jamais les avantages concurrentiels de l'industrie suisse de l'entretien. Compte-tenu de l'étendue toujours plus vaste de la réglementation, il n'est pratiquement plus possible de réaliser des économies sur les processus de production et d'administration. Certains d'entre eux ont toutefois pu faire l'objet de débats constructifs avec l'OFAC, dans le cadre du forum de l'aviation générale et grâce à l'intervention d'AEROSUISSE. Les simplifications qui en résultent devraient successivement prendre effet dans le courant de l'année 2011. La concurrence de plus en plus âpre que livrent les entreprises d'entretien implantées en Extrême-Orient ainsi que les taux de change défavorables exercent une influence croissante sur le niveau des prix et sur les marges à atteindre.



Raumfahrtindustrie in stabilem Umfeld

Dank langfristig ausgerichteter Programme und eines hohen Anteils institutioneller Kunden, bewegen sich die Raumfahrtunternehmen in einem stabilen Marktumfeld. Die Schweizer Raumfahrtindustrie ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsen – ein Trend, der auch 2010 anhielt. Motor des Wachstums war vor allem die hohe Nachfrage nach Telekommunikationssatelliten und damit verbundenen Raketenstarts. Dank der Schweizer Beteiligung an den Aktivitäten der Europäischen Raumfahrtagentur (ESA) steht die hiesige Industrie auch technologisch auf einem soliden Fundament. Im Gegensatz zu anderen europäischen Staaten verfügt die Schweiz jedoch nicht über ein nationales Raumfahrtprogramm. Ein solches Programm würde helfen, die Wettbewerbsfähigkeit der einheimischen Industrie weiter zu stärken. Die AEROSUISSE hat die Bedeutung der Schweizer Raumfahrtindustrie auch mit einer Informationsveranstaltung für die Parlamentarische Gruppe Luft- und Raumfahrt unterstrichen.

Wettbewerbsfähigkeit erhalten

Nur mit gut ausgebildetem Fachpersonal auf allen Stufen, günstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und einem angemessenen Regulierungsgrad kann

die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luft- und Raumfahrtindustrie erhalten werden. Dank des grossen Einsatzes der AEROSUISSE konnte ein Förderartikel im LFG verankert werden, welcher für den Bund die gesetzlichen Grundlagen schafft, um die Aus- und Weiterbildung sowie Forschung und Entwicklung von neuen Technologien in der Luftfahrt zu unterstützen. Damit wurde eine wichtige Grundlage für den Erhalt des hohen Bildungs-, Forschungs- und Technologiestandes in der Schweiz geschaffen. Andererseits muss sich die Industrie zusammen mit den Behörden vermehrt für eine massvolle und zielgerichtete Reglementierung und Standardisierung einsetzen.

Herausforderungen: starker Franken und hohe Regulierungsdichte

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Nachfrage nach qualitativ hochstehenden Produkten und Dienstleistungen weiterhin anhalten wird und die Schweizer Betriebe gut ausgelastet sein werden. Hingegen dürften der anhaltend starke Schweizer Franken und die durch die hohe Regulierungsdichte steigenden Kosten zu einer grossen Herausforderung für alle exportierenden Unternehmen werden.

C'est donc avec grande satisfaction que la branche a accueilli le rejet de la taxe de surveillance pour l'aviation suisse, rendu possible par les efforts sans relâche d'AEROSUISSE. Cette taxe aurait grevé le budget de l'industrie aéronautique et aérospatiale à hauteur de 21 millions de francs supplémentaires par an.

Grâce à des programmes à long terme et à une large proportion de clients institutionnels, les entreprises du secteur aérospatial évoluent dans la stabilité. La croissance de l'industrie aérospatiale a été constante ces dernières années. Cette tendance s'est confirmée en 2010. Le moteur de la croissance a principalement été la forte demande de satellites de télécommunications, accompagnée de lancements spatiaux. Grâce à la participation de la Suisse dans les activités de l'Agence spatiale européenne (ESA), l'industrie nationale repose sur de solides fondements technologiques. Contrairement à d'autres états européens, la Suisse ne dispose toutefois pas de son propre programme aérospatial. Si tel était le cas, la compétitivité de l'industrie nationale en serait encore renforcée. AEROSUISSE a souligné l'importance de ce secteur par une session d'information destinée au Groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale.

Le maintien de la compétitivité

La compétitivité de l'industrie aéronautique et aérospatiale suisse ne peut être assurée que par un personnel parfaitement formé à tous les niveaux, un cadre économique favorable et une réglementation proportionnée. Grâce à l'intercession d'AEROSUISSE, un article a pu être inséré dans la LA dotant la Confédération des bases juridiques nécessaires à l'encouragement de la formation initiale et continue ainsi que de la recherche et du développement de nouvelles technologies dans le domaine aéronautique. Il s'agit d'un accomplissement essentiel au maintien en Suisse d'un haut niveau de formation, de recherche et d'avancée technologique. Le secteur s'est par ailleurs engagé plus que de coutume auprès des autorités en vue d'une réglementation et d'une standardisation pondérées et servant des objectifs précis.

La cherté du franc suisse

Il est possible de partir du principe que la demande de biens et services de grande qualité se maintiendra et que les carnets de commandes des entreprises suisses seront bien remplis. La cherté du franc suisse et l'augmentation des coûts résultant de l'étendue de la réglementation représenteront cependant un grand défi pour toutes les entreprises exportatrices.



Kurt Howald



Geschäftsstelle

Enge Begleitung von parlamentarischen Geschäften und zahlreiche Vernehmlassungen

Das Berichtsjahr 2010 war einerseits gekennzeichnet durch eine Vielzahl von Vernehmlassungen zu Änderungen von Gesetzen und Verordnungen, die nicht zuletzt als Folge der Volksabstimmung im November 2009 über die Verfassungsänderung zur Rückführung der Mineralölsteuern für Zwecke der Luftfahrt notwendig wurden. Für den Geschäftsführer der AEROSUISSE galt es dabei, die zahlreichen Vernehmlassungen nicht nur zu redigieren, sondern auch im Sinne einer einheitlichen Willensäusserung der Luftfahrt zu koordinieren. Gleichzeitig war aber auch auf Parlamentsebene einiges los: Beratung der Revision LFG, des Bundesgesetzes über zollfreie Einkäufe auf Flughäfen bei Ankunft (Arrival Duty Free), Änderung des Bundesgesetzes über die Verwendung der Mineralölsteuer (MinVG) sowie eine parlamentarische Initiative zu den biogenen Treibstoffen.

Revision I des Luftfahrtgesetzes erfolgreich abgeschlossen

Geschäftsführer und Vorstand der AEROSUISSE haben die Beratung des LFG eng begleitet. Im Frühjahr richtete der Geschäftsführer ein ausführliches Positionspapier an den Erstrat (Nationalrat), anschliessend an die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Ständerates und im Sommer an den Ständerat. Auch zur Differenzbereinigung zwischen den Räten redigierte die AEROSUISSE Positionspapiere. Sämtliche zentralen Anliegen der AEROSUISSE wurden vom Parlament aufgenommen.

Engagement der AEROSUISSE für die Zulassung biogener Treibstoffe

In einer Eingabe an die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK) des Ständerates im Winter sowie anschliessend an die UREK des Nationalrates im Frühsommer wandte sich die AEROSUISSE erfolgreich gegen ein Moratorium, welches jegliche weitere Entwicklung von biogenen Treibstoffen auch für die Luftfahrt verhindert hätte. Zusammen mit anderen interessierten Organisationen beantragte die AEROSUISSE, diese extreme parlamentarische Initiative von Nationalrat Rudolf

Secrétariat

Un accompagnement assidu d'affaires parlementaires et de nombreux projets en consultation

L'exercice 2010 s'est caractérisé par de nombreux nouveaux projets en consultation, visant la modification de lois et d'ordonnances rendue nécessaire par la votation populaire de novembre 2009 portant modification à la Constitution fédérale relative au reversement de l'impôt sur les huiles minérales au profit de l'aviation. Pour le secrétaire d'AEROSUISSE, il s'est agi de rédiger une profusion de textes à soumettre tout en coordonnant les différents points de vue des acteurs de l'aviation afin d'exprimer une pensée commune. Les choses sont simultanément allées bon train au niveau parlementaire, avec des délibérations sur la Révision partielle I de la LA, la Loi fédérale sur les achats hors taxes à l'arrivée dans les aéroports (Arrival Duty Free), la modification de la Loi fédérale sur l'affectation de l'impôt sur les huiles minérales (LUMin) ainsi qu'une initiative parlementaire sur les carburants biogènes.

Conclusion satisfaisante de la révision partielle I de la loi sur l'aviation

Le secrétaire et le comité de direction d'AEROSUISSE ont accompagné de très près les délibérations relatives à la LA. Au printemps, le secrétaire a adressé une prise de position détaillée à ce sujet au premier conseil (Conseil national), puis à la Commission des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil des États et enfin, en été, au Conseil des États. AEROSUISSE a également rédigé des prises de position afin d'éliminer les divergences opposant les deux conseils. Le Parlement a donné suite à toutes les demandes essentielles d'AEROSUISSE.

Engagement d'AEROSUISSE en faveur de l'autorisation des carburants biogènes

Dans une requête adressée en hiver à la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie (CEATE) du Conseil des États, puis en début de printemps à la CEATE du Conseil national, AEROSUISSE s'est inscrite en faux contre un moratoire qui aurait empêché toute évolution future en matière de carburants biogènes, notamment pour l'aviation. Conjointement à d'autres organisations



Rechsteiner (08.480) abzulehnen und der moderateren Kommissionsinitiative der UREK des Nationalrates (09.499) zuzustimmen. Die Entwicklung und künftige Beimischung von biogenen Treibstoffen ist ein wichtiges Element in der Strategie der internationalen Luftfahrt zur Eindämmung des CO₂-Ausstosses.

Arrival Duty Free vom Parlament verabschiedet

Auch zum Arrival Duty Free liess die AEROSUISSE das Parlament ihre Haltung wissen. In ihrer Eingabe an die vorbereitenden Kommissionen sowie die beiden Kammern betonte die AEROSUISSE, dass die Einführung des zollfreien Einkaufs auf Flughäfen bei der Ankunft die Attraktivität der schweizerischen Flughäfen erhöht und dadurch eine Stärkung des Tourismus- und Wirtschaftsstandortes Schweiz bewirkt. Ende Jahr wurde das Arrival Duty Free von beiden Räten gutgeheissen und ist seit dem 1. Juni 2011 in Kraft.

Änderung des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG)

Die Revision des MinVG war neben dem LFG das wohl wichtigste luftfahrtpolitische parlamentarische Geschäft im Berichtsjahr. Auch dazu verfasste die Geschäftsstelle der AEROSUISSE verschiedene

Positionspapiere, die an die KVF des Nationalrates sowie im Winter an das Plenum der Grossen Kammer gerichtet wurden. Die AEROSUISSE empfahl, die Vorlage gutzuheissen, wies aber auch darauf hin, dass bei der Finanzierung der An- und Abflugdienste alle Flugplätze mit Flugsicherung auf die vorgesehenen Beiträge aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr (SFLV) Anspruch haben müssten. Ferner forderte die AEROSUISSE (wie bereits in der seinerzeitigen Vernehmlassung zur SFLV), dass bei den Massnahmen im Security-Bereich nur Aufgaben finanziert werden dürften, die nicht in den hoheitlichen Bereich des Bundes fallen.

Neben den erwähnten Eingaben ans Parlament verfasste und koordinierte der Geschäftsführer Stellungnahmen zu verschiedenen Vernehmlassungen:

- **Bericht des Bundesrates zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz:** In ihrer umfangreichen Stellungnahme bemängelte die AEROSUISSE, die Bedeutung der Luftfahrtinfrastruktur für die Standortqualität der Schweiz werde unterschätzt. Ferner kritisierte sie, dass der Bund die Regionalflugplätze aus seiner Strategie der Verkehrsinfrastrukturen ausgeklammert hat. Schliess-

concernées par cette question, AEROSUISSE a recommandé le rejet de l'initiative parlementaire extrémiste du Conseiller national Rudolf Rechsteiner (08.480) et d'approuver l'initiative modérée de la CEATE du Conseil national (09.499). Le développement et le futur mélange de carburants biogènes est un élément central de la stratégie de l'aviation internationale en vue d'une diminution des rejets de CO₂.

L'Arrival Duty Free approuvé par le Parlement

AEROSUISSE a également fait connaître au Parlement sa position sur l'«Arrival Duty-Free». Dans sa requête aux commissions consultatives ainsi qu'aux deux chambres, AEROSUISSE a souligné le fait que l'introduction d'achats hors taxes à l'atterrissage renforçait l'attrait des aéroports suisses et, par là-même, le tourisme et le pôle économique suisse. L'Arrival Duty Free a été approuvé par les deux conseils en fin d'année. Il est en vigueur depuis le 1er juin 2011.

Modification de la loi fédérale relative à l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire
Conjointement à la révision de la LA, celle de la LUMin a certainement été l'affaire aéro-politique d'ordre parlementaire

la plus importante de l'exercice. Elle a également supposé la rédaction de diverses prises de position par le secrétariat d'AEROSUISSE, adressées à la CTT du Conseil national puis, en hiver, à son plénum. AEROSUISSE a recommandé d'approuver le projet, tout en attirant l'attention sur le fait que les aéroports pourvus d'un contrôle de la navigation aérienne devaient pouvoir prétendre aux montants provenant du Financement spécial pour le transport aérien (FSTA) pour le financement des services fournis au décollage et à l'atterrissage. AEROSUISSE a également exigé (comme elle l'avait précédemment fait pour l'ordonnance sur le FSTA) que seules puissent être financées par ce moyen les mesures de sûreté n'incomant pas à la Confédération au titre de tâches relevant de la souveraineté de l'État.

Hormis les requêtes au Parlement évoquées ci-dessus, le secrétaire a rédigé et coordonné plusieurs prises de position concernant diverses procédures de consultation:

- **Rapport du Conseil fédéral sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux en Suisse:** Dans une prise de position détaillée, AEROSUISSE a déploré le fait



lich forderte die AEROSUISSE auch die Gewährleistung einer zukünftigen Erweiterung der Kapazität der Flughäfen sowie den Verzicht auf die Einführung des EU ETS.

- **Verordnung über den Flugsicherungsdienst:** Der Geschäftsführer wirkte in einer Koordinationsgruppe mit, welche unter Führung der Skyguide die Anliegen der verschiedenen betroffenen Stakeholder koordinierte. Die umfangreiche Stellungnahme der AEROSUISSE beantragte Änderungen zu zahlreichen Artikeln des Verordnungsentwurfs.
- **Ausführungsgesetzgebung Spezialfinanzierung Luftverkehr:** Die AEROSUISSE wiederholte auch hier ihre Forderung, dass aus den Mitteln der SFLV keine hoheitlichen Aufgaben des Bundes finanziert werden dürften. Zudem dürften der SFLV auch keine bereits bestehenden Aufgaben des Bundes im Bereich der Luftfahrt im Sinne einer «Umverteilungsübung» zur Entlastung des Bundeshaushaltes überbürdet werden. Weiter sollen alle Flugplätze mit Flugsicherung in den Genuss von SFLV-Beiträgen an ihre Flugsicherung kommen.
- Im gleichen Sinne verfasste der Geschäftsführer auch eine Vernehmlassungsantwort zu verschiedenen Ausführungserlassen, die durch die Teilrevision I des LFG notwendig wurden.

- **Stellungnahme zum SIL-Objektblatt Flughafen Zürich (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt):**

Zentrale Forderung der AEROSUISSE war die Sicherstellung einer nachfrageorientierten Entwicklung auf dem Flughafen Zürich als wichtigste schweizerische Luftfahrtinfrastruktur. Dabei gilt es namentlich, die Möglichkeiten des künftigen Baus einer Parallelpiste raumplanerisch zu sichern.

- **Vernehmlassung zur Aussenlandeverordnung:**

Die Stellungnahme der AEROSUISSE zur AuLaV liess die Geschäftsstelle neben dem BAZL auch verschiedenen anderen interessierten Wirtschaftsorganisationen und politischen Parteien zukommen. In der Folge schlossen sich diese den zentralen Forderungen der AEROSUISSE an. Namentlich lehnte die AEROSUISSE übertriebene Einschränkungen für die Arbeitsluftfahrt ab, beispielsweise in Form viel zu weit ausgelegter Schutzgebiete.

Attraktive und gut besuchte Veranstaltungen der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGL)

Der Geschäftsführer der AEROSUISSE führt ebenfalls das Sekretariat der PGL der eidgenössischen Räte. Er organisierte in dieser

que l'importance de l'infrastructure aéronautique pour la qualité de la localisation suisse soit sous-estimée. La Fédération a par ailleurs critiqué l'exclusion par la Confédération des aérodromes régionaux de la stratégie des infrastructures de transport. Enfin, AEROSUISSE a demandé, d'une part, de veiller à ce que les aéroports puissent à l'avenir étendre leur capacité et, d'autre part, de renoncer à l'adoption du EU ETS.

- **Ordonnance sur le service de la navigation aérienne:** Le secrétaire a pris part à un groupe de coordination chargé, sous la direction de Skyguide, d'harmoniser les demandes des différentes parties concernées. Par une prise de position détaillée, AEROSUISSE a demandé la modification de nombreux articles du projet d'ordonnance.
- **Législation d'exécution relative au Financement spécial pour le transport aérien (FSTA):** AEROSUISSE a, là encore, exigé que les fonds provenant du FSTA ne servent pas à financer des tâches relevant de la souveraineté de l'État, et que le FSTA ne soit pas voué au financement de dépenses incombant déjà à la Confédération dans le domaine aéronautique : il n'est pas question de procéder à un «exercice de redistribution» au bénéfice du budget

fédéral. La Fédération a par ailleurs insisté sur le fait que tous les aéroports disposant de services de navigation aérienne devaient pouvoir bénéficier de fonds provenant du FSTA pour contribuer à leur financement.

- Dans le même ordre d'idées, le secrétaire a rédigé une réponse de consultation relative à diverses dispositions d'exécution rendues nécessaires par la Révision partielle I de la LA.
- **Prise de position concernant la fiche par objet Aéroport de Zurich du processus PSIA:** La principale préoccupation d'AEROSUISSE était d'assurer un développement de l'aéroport de Zurich correspondant à la demande, Klothen étant l'infrastructure aéronautique la plus importante du pays. Il s'agit plus précisément de prévoir, en termes d'aménagement du territoire, la possibilité de construire une piste parallèle.
- **Ordonnance sur les atterrissages en campagne:** La prise de position d'AEROSUISSE concernant l'OSAC a été transmise par le secrétariat à IOFAC ainsi qu'à diverses organisations économiques et partis politiques également concernés qui se sont par la suite rangés à l'opinion de la Fédération. AEROSUISSE a, plus précisément, protesté



Funktion die folgenden, gut besuchten parlamentarischen Informationsveranstaltungen zu politisch aktuellen Luftfahrtthemen:

- Frühjahrssession 2010: Die Luftfracht als Wettbewerbsfaktor des Wirtschaftsstandortes Schweiz – Präsentation einer Studie der Uni St. Gallen (Dr. Joerg Hofstetter, Uni St. Gallen, Armin Zust, Leiter Novartis Schweiz)
- Sommersession 2010: Vulkanausbruch in Island: ein neues Phänomen für die Schweizer Luftfahrt (Dr. Peter Müller, Direktor BAZL)
- Wintersession 2010: Die Schweiz im FABEC: im Kreuzfeuer der Interessen (Daniel Weder, CEO Skyguide, Dr. Francis Schubert, stv. CEO 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 (Regierung, 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 sachorientierten 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 19 AWACS-Factsheets.

contre les restrictions exagérées auxquelles doit faire face l'aviation professionnelle, notamment du fait de zones protégées trop étendues.

Manifestations intéressantes et fréquentées du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale (GPA)

Le secrétaire d'AEROSUISSE dirige également le secrétariat du GPA des Chambres fédérales. À ce titre, il a organisé plusieurs séances d'information destinées aux parlementaires, largement fréquentées, sur des thèmes d'actualité aéro-politique :

- Session de printemps 2010: Le fret aérien – un élément dans la compétitivité de la place aéronautique suisse. Présentation d'une étude de l'Université de St-Gall (Dr Joerg Hofstetter, Université St-Gall, Armin Zust, Directeur Novartis Suisse)
- Session d'été 2010: L'éruption volcanique en Islande : un phénomène nouveau pour l'aviation suisse (Dr Peter Müller, Directeur OFAC)
- Session d'hiver 2010: La Suisse et le FABEC: sous le feu-croisé des intérêts divergents (Daniel Weder, CEO skyguide, Dr Francis Schubert, CEO suppléant skyguide)

AWACS – Détection précoce des interventions politiques nécessaires et représentation au sein d'organisations et institutions amies

Par ses «AWACS», AEROSUISSE veut se donner les moyens de réagir le plus tôt possible aux évolutions concernant l'aéronautique à l'échelle politique (gouvernement, administrations, parlement, commissions). Cette vigilance suppose la surveillance régulière des affaires politiques au niveau des administrations et des institutions parlementaires. Elle s'étend également à l'entretien d'alliances pertinentes et de contacts avec les organisations et institutions économiques et politiques favorables aux intérêts de l'aviation. Le secrétaire représente les intérêts du secteur dans divers groupes, notamment au sein de 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 19 factsheets AWACS.



Hansjörg Bürgi



Kommunikation

In verschiedensten Medien präsent

In rund 50 Beiträgen in Fachzeitschriften war die AEROSUISSE im Berichtsjahr 2010 ein Thema. Mehr als 20 weitere Artikel sind in Tageszeitungen erschienen, in denen die AEROSUISSE erwähnt wurde. Präsident und Geschäftsführer sind zudem mit Interviews in verschiedenen Medien vertreten gewesen.

Das Kommunikations-Instrument «AEROSUISSE-Bulletin», das als E-Mail-Newsletter an alle Mitglieder und interessierte Kreise versandt wird, hat sich erneut bewährt. Drei solche Bulletins sind 2010 verschickt worden, um die Interessierten aus erster Hand über aktuelle Geschäfte der AEROSUISSE zu informieren.

Medienmitteilungen zur LFG-Revision

Im Weiteren ist die breite Öffentlichkeit im 2010 mit vier Medienmitteilungen über die Haltung der AEROSUISSE zu verschiedenen politischen Geschäften und den Erfolgen der AEROSUISSE informiert worden. Im Zentrum standen dabei die durch die Revision I des LFG erlangten Verbesserungen für den Luftfahrtstandort Schweiz.

Öffentlichkeitswirksame Award-Verleihung

Die in den 4. Schweizerischen Luftfahrtkongress im Fliegermuseum Dübendorf eingebettete AEROSUISSE-Award-Verleihung an Claude Nicolier stiess in diesem Umfeld auf eine grosse mediale Beachtung. Der Schweizer Astronaut würdigte die Award-Übergabe mit einer begeisterten Dankesrede und AEROSUISSE-Präsident Paul Kurrus nutzte die Gelegenheit, um auch auf einige Erfolge der AEROSUISSE aufmerksam zu machen.

Und wie immer findet man alles über die AEROSUISSE auf der Website: www.aerosuisse.ch

Communication

Présence dans les médias les plus divers

Au cours de l'exercice 2010, une cinquantaine d'articles faisant référence à AEROSUISSE ont été publiés dans des magazines spécialisés, et une vingtaine, dans des quotidiens. Le président et le secrétaire ont par ailleurs accordé des interviews à divers médias.

Le Bulletin d'AEROSUISSE, envoyé par courriel sous forme de newsletter à tous les membres de la Fédération et aux cercles intéressés a de nouveau fait ses preuves. Trois numéros ont été envoyés en 2010 dans le but de fournir à qui de droit des informations de première main sur les affaires en cours auprès d'AEROSUISSE.

Communiqués de presse sur la révision de la LA

Le grand public a été informé par quatre communiqués de presse de la position d'AEROSUISSE concernant plusieurs affaires de politique aérienne et des objectifs atteints par la Fédération. Le point de mire de l'année 2010 a été la révision partielle I de la LA et les amendements réclamés dans l'intérêt de la place aérienne suisse.

Impact de la remise de prix auprès du public

La remise de l'«award» AEROSUISSE à Claude Nicolier, dans le cadre du 4e congrès suisse de l'aviation qui s'est déroulé au musée de l'aviation de Dübendorf, a retenu l'attention des médias. L'astronaute suisse a honoré la remise de prix d'un discours de remerciement très enthousiaste. Paul Kurrus, président de la Fédération, a profité de l'occasion pour rappeler certains succès d'AEROSUISSE.

Comme à l'accoutumée, vous trouverez des informations détaillées concernant AEROSUISSE sur le site:

www.aerosuisse.ch

Impressionen vom 4. Schweizerischen Luftfahrtkongress in Dübendorf

Impressions du 4e Congrès suisse de l'aviation à Dübendorf





Der Vorstand Le comité de direction

Ehrenpräsident/Président d'honneur

Dr. Pierre Moreillon, Rechtsanwalt
Ehrenpräsident (1)

Ausschuss/Comité exécutif

Paul Kurrus, a. Nationalrat,
Präsident (2)

Dr. Dieter Neupert, Rechtsanwalt,
Vizepräsident, Business Aviation (3)

Rainer Hildebrand, COO Swiss, Member of the
Management Board, Kommerzielle Luftfahrt (4)

Robert Deillon, Direktor Genève Aéroport,
Präsident der SIAA, Flugplätze (5)

Felix Kiser, Generalsekretär Aero-Club der Schweiz,
General Aviation (6)

Daniel Weder, CEO Skyguide,
Flugsicherung (7)

Markus Kälin, Executive Assistant to the Chairman
Pilatus Flugzeugwerke AG, Unterhalt/Hersteller (8)

Kurt Howald,
Geschäftsführer (9)

Vorstand/Comité

Hanspeter Denzler, Rechtsanwalt, Direktor
Schweizerischer Hängegleiter-Verband SHV,
Hängegleitersport (10)

Peter Huber, CEO Meggitt SA,
Swiss Aeronautical Industries Group SAIG (11)

Philippe Hauser, CEO AOPA,
General Aviation, AOPA (12)

Adrian Stäger, Geschäftsführer Swiss Helicopter Association SHA,
Helikopterbetriebe (13)

Davide Pedrioli, Delegato cantonale aviazione civile,
Region Südschweiz (14)

Dr. Axel Deich,
RUAG Space, Raumfahrt (15)

Ernst Kohler, CEO REGA,
Rettungsflugwesen (16)

Hansjörg Bürgi, Medienbeauftragter
(Gast im Vorstand) (17)

Stefan Conrad, COO Flughafen Zürich AG (18)

Daniel Gaus, Branch Manager Zurich, Global Aerospace
Underwriting Managers, Kommission Risiko-Management und
Versicherungen (19)

Heinz Aebi, Senior VP Jet Aviation,
Unterhaltsbetriebe (20)

Adrian Melliger, CEO Swissport International Ltd.,
Senior Vice-President Switzerland & Germany,
Abfertigungsgesellschaften (21)

Andreas Wegier, Direktor Airport Grenchen,
Flugplätze (22)

AEROSUISSE Organigramm

Stand: 1. Januar 2011 / En date du 1er janvier 2011

Generalversammlung Assemblée générale		
	Vorstand/Comité de direction Paul Kurrus, Präsident*	
Roland Steiner, Alois Schneider Kommission für Bildung und Forschung Commission Formation et recherche	Dr. Dieter Neupert* Business Aviation, Vizepräsident Vice-président	Kurt Howald* Geschäftsführer Secrétaire
Daniel Gaus Kommission Risiko-Management und Versicherungen Commission Gestion du risque et assurances	Rainer Hildebrand* Kommerzielle Luftfahrt Aviation commerciale	Hansjörg Bürgi Medienbeauftragter Attaché de presse
Dr. Dieter Neupert* Rechtskonsulent Consultant juridique	Dr. Axel Deich Raumfahrt Aérospatiale	
	Robert Deillon*/Stefan Conrad*/ Andreas Wegier Flughäfen und Flugplätze Aéroports et aérodromes	
	Hanspeter Denzler Schweizerischer Hängegleiter-Verband SHV Fédération Suisse de Vol Libre	
	Philippe Hauser Aircraft Owners and Pilots Association AOPA	
	Peter Huber Swiss Aeronautical Industries Group SAIG	
	Markus Kälin* Flugzeugindustrie und Raumfahrt Industrie aéronautique et aérospatiale	
	Heinz Aebi Unterhaltsbetriebe Entreprises d'entretien	
	Felix Kiser* Aero-Club der Schweiz Aéro-Club de Suisse	
	Ernst Kohler Rettungsflugwesen Vols de sauvetage	
	Adrian Melliger Abfertigungsgesellschaften Sociétés d'assistance au sol	
	Davide Pedrioli Delegierter der Zivilluftfahrt Kanton Tessin Délégué de l'aviation civile du canton du Tessin	
	Adrian Stäger Swiss Helicopter Association SHA	
	Daniel Weder* Flugsicherung Sécurité aérienne	

* Diese Vorstandsmitglieder gehören auch dem Ausschuss an.
Ces membres du comité de direction font également partie du comité exécutif.

Erfolgsrechnung und Budget vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010

Comptes de résultats et budget du 1er janvier au 31 décembre 2010

	2009	Budget 2009	2010	Budget 2010
Ertrag/Produits				
Mitgliederbeiträge/Cotisations des membres	434'364.00	440'000.00	446'663.30	410'000.00
Verkauf Broschüren/Vente de brochures	3'479.00	-	3'344.00	-
Inserate AEROSUISSE Newsletter/Annonces Newsletter	-	-	2'000.00	-
Zinsen und WS-Ertrag/Intérêts et produit des titres	2'515.16	3'000.00	2'283.67	2'000.00
Uebriger Ertrag/Autres produits	34'528.15	-	12'869.11	-
Wertschriften Kursdifferenz/Différence de cours des titres	12'000.00	-	1'000.00	-
Forum der Luftfahrt Sponsoring / Forum de l'aviation sponsoring	12'500.00	-	-	-
Courtage Versicherungen/Courtages assurances	564.05	-	649.20	-
Auflösung zweckgebundene Rückstellung / Dissolution des réserves	45'000.00	45'000.00	-	-
Total Ertrag/Total des produits	544'950.36	488'000.00	468'809.28	412'000.00
Aufwand/Charges				
Honorar Präsidium/Honoraire Présidence und/et Honorar + Auslagen des Sekretariates / Honoraire + débours du secrétariat	162'119.05	158'500.00	166'046.40	165'500.00
Honorar/Ausbildungsdelegierter/ Honoraire délégué questions formation	13'174.25	16'000.00	13'689.00	16'500.00
Sitzungs- und Reisespesen/Frais de séances et de déplacements	13'748.30	16'000.00	13'697.45	19'000.00
Veranstaltungen PGL/Manifestations GPA	10'290.15	10'000.00	12'140.45	12'000.00
Sekretariat PGL/Secrétariat GPA	26'900.00	26'900.00	27'020.25	26'900.00
PC- und Banks pesen/Frais CCP et banques	341.40	1'000.00	228.25	1'000.00
Revision/Révision	2'021.50	2'000.00	2'098.20	2'000.00
Steuern/Impôts	520.35	2'500.00	3'975.40	1'000.00
Oeffentlichkeitsarbeit/Relations publiques	80'753.81	62'500.00	77'421.70	80'000.00
Aerosuisse Award (AA)	5'957.40	6'000.00	4'219.35	6'000.00
Mitgliederakquisition/Acquisition membres	360.00	5'000.00	1'530.00	5'300.00
Forum der Luftfahrt/Forum de l'aviation	28'251.65	20'000.00	450.00	20'000.00
AWACS	32'280.00	32'300.00	32'280.00	32'300.00
Beiträge an Wirtschaftsorganisationen/ Contributions org. économiques	14'417.00	14'000.00	18'042.00	15'500.00
Debitorenverluste/Pertes sur débiteurs	2'255.60	-	4'500.00	-
Zuweisung Rückstellungen/Attributions réserves	-	-	28'750.00	-
Ausserordentlicher Aufwand BV 86/Charge extraordinaire CF 86	-	100'000.00	-	-
Spenden, Sponsorings/Dons	100'000.00	-	-	-
Übriger Aufwand/Frais divers	983.30	5'000.00	7'146.35	7'500.00
Wertschriften Kursdifferenz/Différence de cours des titres	1'910.30	-	5'000.00	-
Total Aufwand/Total des charges	496'284.06	477'700.00	418'234.80	410'500.00
Ergebnis/Résultat				
Total Ertrag/Total des produits	544'950.36	488'000.00	468'809.28	412'000.00
Total Aufwand/Total des charges	496'284.06	477'700.00	418'234.80	410'500.00
Ertrags-/Aufwandüberschuss (-)/ Excédent des produits/des charges (-)	48'666.30	10'300.00	50'574.48	1'500.00

Bilanzen per 31. Dezember 2009 & 2010

Bilans au 31 décembre 2009 & 2010

	2009		2010	
Aktiven/Actifs				
Umlaufvermögen/Fonds de roulement				
Postcheck/Compte de chèques postaux		150'651.28		204'052.06
Credit Suisse/Crédit Suisse		182'087.75		194'012.61
Debitor Verrechnungssteuer/Impôt anticipé	973.03		775.86	
Übrige Debitoren/Autres débiteurs	26'012.00		21'596.75	
Aktive Rechnungsabgrenzungen/Actifs transitoires	-		500.00	
- Delkredere/Ducroire	-1'000.00	25'985.03	-1'000.00	21'872.61
Anlagevermögen/Capital immobilisé				
Wertschriften/Titres		100'000.00		96'000.00
Total Aktiven/Total des actifs		458'724.06		515'937.28
Passiven/Passifs				
Fremdkapital/Capital étranger				
Kreditoren/Créanciers	32'769.41		17'627.10	
Passive Rechnungsabgrenzungen/Passifs transitoires	4'000.00	36'769.41	5'879.65	23'506.75
Kontokorrent Kampagne BV86/Compte courant CF		8'848.60		-
Rückstellung INFRAS/Provision étude INFRAS	-		18'750.00	
Rückstellung Monitoring-Studie/Provision étude Monitoring	-	-	10'000.00	28'750.00
		45'618.01		52'256.75
Eigenkapital/Capital propre				
Kapital per 1.1./Capital au 1.1.		364'439.75		413'106.05
Aufwandüberschuss/Excédent des charges (-)		-		-
Ertragsüberschuss/Excédent des produits		48'666.30		50'574.48
Kapital per 31.12./Capital au 31.12.		413'106.05		463'680.53
Total Passiven/Total des passifs		458'724.06		515'937.28

BERICHT DER REVISIONSSTELLE ZUR EINGESCHRÄNKTEN REVISION

an die Generalversammlung der

AEROSUISSE, BERN

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) der Aerosuisse für das am 31. Dezember 2010 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Vorstand verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Zulassung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Revision erfolgte nach dem Schweizer Standard zur Eingeschränkten Revision. Danach ist diese Revision so zu planen und durchzuführen, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung erkannt werden. Eine Eingeschränkte Revision umfasst hauptsächlich Befragungen und analytische Prüfungshandlungen sowie den Umständen angemessene Detailprüfungen der beim geprüften Unternehmen vorhandenen Unterlagen. Dagegen sind Prüfungen der betrieblichen Abläufe und des internen Kontrollsystems sowie Befragungen und weitere Prüfungshandlungen zur Aufdeckung deliktischer Handlungen oder anderer Gesetzesverstösse nicht Bestandteil dieser Revision.

Bei unserer Revision sind wir nicht auf Sachverhalte gestossen, aus denen wir schliessen müssten, dass die Jahresrechnung sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns nicht Gesetz und Statuten entsprechen.

Köniz, 16. März 2011

SIEGENTHALER TREUHAND

Siegenthaler ppa. *[Signature]*

Beilage Jahresrechnung

PAUL SIEGENTHALER · BLÄSACHEN 4 · CH-1098 KÖNIZ
DEPL. BÜCHHALTER & BÜCHEREKSPERTE



TELEFON: 031 921 30 50 · FAX: 031 921 10 50
MITGLIED DER TREUHAND-KAMMER

AERO SUISSE

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 de Neuchâtel SA, Colombier
Aéroport de Sion, Sion
Aéroport Régional Les Eplatures SA, La Chaux-de-Fonds
Air-Espace Sàrl, Colombier
Airline Assistance Switzerland AG, Zürich Flughafen
Air Safety Security Services LLC, Vessy
Air Service Basel AG, Basel-Flughafen
Aircraft Service Grenchen, Grenchen
Airport Altenrhein AG, Altenrhein
Airport Buochs AG, Stans
Allianz Global Corporate & Speciality, Zürich
Alp-Air Bern, Belp
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 Experts Group, Zürich
Aviation Media AG, Teufen ZH
Api Swiss GmbH, Zollikon
AXA Winterthur Luftfahrtversicherungen, Winterthur
Baboo SA, Genève-Aéroport
Belair Airlines AG, Glattbrugg
Breitling SA, Grenchen
Bureau de Travaux et d'Études 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, Kloten
Darwin Airline SA, Lugano
Dasnair SA, Genève
Dnata Switzerland AG, Kloten
Dufry International AG, Basel
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 Aviation Holding AG, Solothurn
Farner Air Services Swiss SA, Sion
Fischer Road Cargo AG, Bassersdorf
Fliegerschule Birrfeld AG, Birr-Lupfig
FliegerWeb.com, Mägenwil
FLUBAG Flugbetriebs AG, Neudorf
Flughafen Zürich AG, Zürich-Flughafen
Flugschule Basel AG, Basel-Flughafen
Flugschule Eichenberger AG, Buttwil
Franke Industrie AG, Aarburg
Gate Gourmet Switzerland GmbH, Zürich-Flughafen
General Aviation Genossenschaft Basel, Basel-Flughafen
Genève Aeroport, Genève
Global Aerospace Underwriting Managers, Zurich Branch, Zürich
Great Circle Services AG, Horw
groWing of Switzerland GmbH, Hünenberg
H. Bodmer & Co. AG, Zürich
Hello AG, Basel-Flughafen
Helvetic Airways AG, Zürich-Flughafen
HLF Aviation, Kloten
Holly Ballon AG, Bremgarten

Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Kloten
Huber + Suhner AG, Pfäffikon
Huntsman Advanced Materials (Switzerland) GmbH, Basel
IG AirCargo, Zürich Flughafen
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
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
Meggitt SA, Fribourg
MFG Thurgau, Lommis
Motorflug-Veteranen des AeCS – Vétérans du vol à moteur de l'AéCS, Châtel-sur-Montsalvens
The Nuance Group AG, Glattbrugg
Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans
Premium Jet AG, Zürich
Piora Facility Management AG, Zürich-Flughafen
Privatair SA, Cointrin
Rabbit-Air, Bachenbülach
REGA Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen
Regionalflygplatz Jura-Grenchen AG, Grenchen
Ressource Consulting AG, Baar
Revue Thommen AG, Waldenburg
RUAG Schweiz AG, Emmen
SAIG Swiss Aeronautical Industries Group, Zürich
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, Basel
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
Solenix GmbH, Kappel
SR Technics Switzerland, Zürich-Flughafen
SSIG Swiss Space Industries Group, Zürich
Super Constellation Flyers Association, Basel
Swiss Aerospace Cluster, Greppen
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
Travcon AG, Oberuzwil
Unidelta AG, Rapperswil
Verein Fliegermuseum Altenrhein, Altenrhein
Verlag Cockpit Jordi AG, Belp
Vulcanair SA, Vésenaz
VZ Aviation Insurance Services, Zürich
Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg
Zürich Versicherungsgesellschaft, Zürich

Einzelmitglieder

Herr Dr. Pierre Moreillon, Ehrenpräsident, Lausanne
Herr Christian P. Tschudi, Ehrenmitglied, Rüschlikon



AERO  SUISSE

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@centrepatronal.ch
www.aerosuisse.ch