



A E R O



S U I S S E

JAHRESBERICHT 2014
RAPPORT ANNUEL 2014
RESOCONTO ANNUO 2014



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

- Linien- und Charterfluggesellschaften
- Unternehmen der Business Aviation, Arbeitsfliegerei und General Aviation
- Flugschulen, Flugsportvereine
- Die Landes- und Regionalflughäfen sowie zahlreiche andere Flugplätze
- Alle massgebenden Verbände der Luftfahrt
- Die Flugsicherung
- Abfertigungsgesellschaften, Instandhaltungsbetriebe
- Flugzeug- und Komponentenhersteller
- Die Luftwaffe
- 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 dem Ziel einer prosperierenden Entwicklung und langfristigen Existenzsicherung des Luft- und Raumfahrtstandortes Schweiz nimmt die AEROSUISSE Einfluss auf die luftfahrtpolitischen Rahmenbedingungen der Schweiz.
- 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 210.
- Pro Million Passagiere werden 750 bis 2'000 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 verbraucht bei einem Interkontinentalflug auf 100km rund drei Liter Treibstoff pro angebotenen Sitzplatz.
- Zusammengerechnet erzielen die Schweizer Raumfahrtunternehmen pro Jahr einen Umsatz von rund 270 Millionen Franken.

Qu'est-ce qu'AEROSUISSE?

Plus de 140 entreprises et organisations suisses actives dans tous les domaines de l'aéronautique et de l'aérospatiale font partie d'AEROSUISSE. Il s'agit notamment:

- des compagnies aériennes régulières et des compagnies charter
- des entreprises de l'aviation d'affaires, de l'aviation professionnelle et de l'aviation générale
- des écoles d'aviation et des clubs sportifs aéronautiques
- des aéroports nationaux et régionaux et de nombreux autres aérodromes
- de toutes les plus importantes organisations de l'aviation civile helvétique
- du contrôle du trafic aérien et des entreprises responsables des services au sol et de maintenance
- des avionneurs et des fabricants de pièces pour avions
- les Forces aériennes
- de diverses entreprises de l'industrie aérospatiale et d'autres entreprises en relation avec l'aviation

Quels sont les objectifs d'AEROSUISSE?

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

Comment AEROSUISSE agit-elle?

- La Fédération faîtière informe régulièrement les parlementaires et, par le biais du secrétariat du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale, 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.
- AEROSUISSE exerce son influence sur l'environnement politico-juridique dans lequel évoluent l'aéronautique et l'aérospatiale suisses afin de leur assurer un développement prospère et de préserver durablement leurs moyens d'existence.
- 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 % 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. Ce chiffre atteint même 210 lorsqu'il s'agit d'un long-courrier.
- En Suisse, pour chaque million de passagers, de 750 à 2'000 emplois sont induits.
- En moyenne, les entreprises aérospatiales suisses réalisent un chiffre d'affaire global annuel de près de d'environ 270 millions de francs.

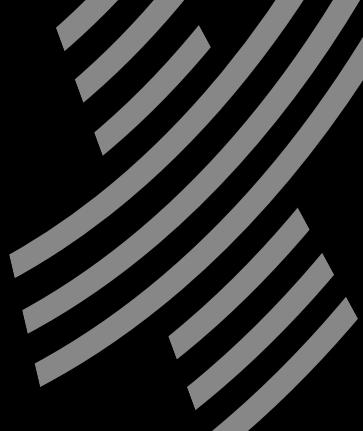
Inhalt

Vorwort des Präsidenten	4	Introduction du président
Kommerzielle Luftfahrt	6	Aviation commerciale
Flughäfen und Flugplätze	10	Aéroports et aérodromes
Flugsicherung	14	Navigation aérienne
Luft- und Raumfahrtindustrie	15	Industrie aéronautique et aérospatiale
General Aviation	18	Aviation générale
Internationales	20	Affaires internationales
Risiko-Management und Versicherungen	21	Gestion du risque et assurances
Bildung, Forschung und Innovation	22	Formation, recherche et innovation
Kommunikation	23	Communication
Geschäftsstelle	24	Secrétariat
Vorstand	28	Comité de direction
Organigramm	29	Organigramme
Impressionen	30	Impressions
Mitglieder	31	Membres

Herausgeber: AEROSUISSE, Layout: SeeDesign St.Gallen, Druck Rickli+Wyss AG, Bern – Bilder Inhalt: Hansjörg Bürgi (www.skynews.ch)
Édition : AEROSUISSE; Layout : SeeDesign St-Gall; Impression : Rickli+Wyss AG, Berne – Photos : Hansjörg Bürgi (www.skynews.ch)

Titelbild/Couverture: Ein absolutes Highlight an der AIR14 war der Formationsflug eines Airbus A330-300 von SWISS mit den sechs F-5E Tiger der Patrouille Suisse. Foto Hansjörg Bürgi – *Un moment inoubliable lors de AIR 14: vol de formation d'un Airbus A330-300 de SWISS avec six F-5E Tiger de la Patrouille Suisse. Photo Hansjörg Bürgi*

Rückseite/Verso: Am 1. August 2014 fand der Rollout des Pilatus PC-24 auf dem Flugplatz Buochs statt. Foto Hansjörg Bürgi – *1er août 2014: Rollout du Pilatus PC-24 à l'Aéroport de Buochs. Photo Hansjörg Bürgi*



Paul Kurrus



Vorwort des Präsidenten

Liebe Leserin, lieber Leser

Trotz Turbulenzen im internationalen Umfeld konnte sich die Schweizer Luft- und Raumfahrt 2014/2015 gut behaupten.

Frankenstärke trifft die Branche hart

Die Aufhebung des Euro Mindestkurses hat die Luft- und Raumfahrtbranche, als typische Exportbranche, besonders hart getroffen. Für die meisten unserer Mitglieder bleibt am Ende eine deutliche Verschlechterung der Ertragslage und somit der Wettbewerbsfähigkeit. Die Verbesserung der politischen Rahmenbedingungen wird daher umso dringender.

Bericht zur Schweizer Luftfahrtpolitik 2015

Nachdem die Vorsteherin des UVEK beschlossen hatte, den Bericht 2004 zur Schweizer Luftfahrtpolitik zu aktualisieren, hat die AEROSUISSE frühzeitig ihre Vorstellungen zur Schweizer Luftfahrtpolitik erarbeitet. Das entsprechende Thesenpapier wurde den interessierten Kreisen zugestellt. Das Dokument ist insofern wertvoll, weil es die gemeinsame Haltung der Luftfahrtbranche zu allen wichtigen Chancen und Herausforderungen darlegt.

Monitoring Wettbewerbsfähigkeit

Der auf Antrag von AEROSUISSE 2012 erstellte Bericht zur Wettbewerbsfähigkeit der Zivilluftfahrt Schweiz wurde erneuert und der Fokus erweitert. Der neueste Bericht kommt zum besorgniserregenden Schluss, dass der Schweizer Luftverkehr wegen fehlendem Entwicklungspotential bei den Infrastrukturen und deutlichen Benachteiligungen hinsichtlich Gebühren, Auflagen und Betriebsregelungen an Wettbewerbsfähigkeit verliert.

Finanzierung der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen

Ende 2015 endet die bisherige Quersubventionierung der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen. Da die Mittel aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr die derzeitigen Flugsicherungskosten nicht decken, ergibt sich ein Fehlbetrag, den die Regionalflugplätze nicht aus eigenen Mitteln aufbringen können. Die AEROSUISSE und die beteiligten Interessensgruppen bevorzugen einen doppelten Ansatz zur Senkung der Flugsicherungskosten und suchen eine langfristige Lösung in Kooperation mit Bund, Skyguide und den betroffenen Flugplätzen.

Unterstützung der Ausbildung von Luftfahrtberufen

Bei der Nachwuchsförderung engagiert sich die AEROSUISSE bei der Umsetzung des Artikels 103 a/b des Luftfahrtgesetzes (LFG). Dabei konnten wir Vorschläge zur Umsetzungsverordnung einbringen,

Introduction du président

Chères lectrices, chers lecteurs,

Le secteur aéronautique et aérospatial suisse s'est bien comporté en 2014/2015, dans un environnement international pourtant turbulent.

Revalorisation du franc

L'abandon du cours plancher de l'euro a frappé de plein fouet le secteur aéronautique et aérospatial, largement exportateur. La plupart de nos membres ont ainsi constaté une nette détérioration de leurs recettes et de leur compétitivité. L'amélioration du cadre politique n'en est que plus urgente.

Rapport 2015 sur la politique aéronautique de la Suisse

La cheffe du DETEC ayant décidé de mettre à jour le Rapport 2004 sur la politique aéronautique de la Suisse, AEROSUISSE s'est rapidement employée à faire valoir son point de vue. Elle a transmis des propositions concrètes aux cercles concernés. Ce document est précieux car il présente la position commune des acteurs du secteur aérien face aux opportunités et aux défis.

Monitoring de la compétitivité

Réalisé en 2012 à l'instigation d'AEROSUISSE, le rapport sur la compétitivité du transport aérien suisse a été mis à jour et étendu. Le nouveau monitoring parvient à une conclusion préoccupante : le transport aérien voit sa compétitivité diminuer faute d'un potentiel de développement suffisant pour ses infrastructures et d'inégalités frappantes en termes de redevances, de taxes et de règlements d'exploitation.

Financement des services de navigation aérienne

Les subventions croisées des services de navigation aérienne dans les aérodromes régionaux prendront fin en 2016. AEROSUISSE et les acteurs impliqués se prononcent en faveur de l'abaissement du coût de la navigation aérienne et cherchent à instaurer une solution pérenne avec les pouvoirs publics, Skyguide et les aérodromes concernés.

Soutien à la formation aux différents métiers de l'aviation

AEROSUISSE œuvre en faveur de l'application de l'article 103 a/b de la loi sur l'aviation (LA) concernant l'encouragement de la relève. Elle a fait part d'idées et de suggestions qui ont été majoritairement approuvées et reprises dans les dispositions d'exécution du Conseil



welche zum grössten Teil in den vom Bundesrat verabschiedeten Ausführungsbestimmungen enthalten sind. Damit konnte das auf unsere Initiative vor 14 Jahren eingebrachte und seither eng begleitete Anliegen erfolgreich umgesetzt werden.

Flugplatz Dübendorf

Nachdem die Luftwaffe beschlossen hat, auf dem Flugplatz Dübendorf künftig nur noch eine Heliportbasis zu betreiben, wurde der Weg frei für die vom Bundesrat angekündigte Umwandlung des Militärflugplatzes in einen Zivilflugplatz mit Luftwaffenbasis. 2014 haben Mitglieder der AEROSUISSE die Flugplatz Dübendorf AG gegründet; sie ist die künftige Betreiberin.

100 Jahre Schweizer Luftwaffe

Zusammen mit der Zivilluftfahrt feierte die Schweizer Luftwaffe ihr 100-jähriges Bestehen. Höhepunkt bildete die AIR14, welche über 400'000 Zuschauer begeisterte.

Raumfahrt

Nach zehnjähriger Reise der ESA-Raumsonde Rosetta durch das All, bildete die Landung von Philae auf dem Kometen Tschurjumow-Gerasimenko den Höhepunkt. Mit ihrem grossen Know-how haben mehrere unserer Mitglieder zu diesem Erfolg beigetragen.

Schweizer Luftwaffe wird Mitglied der AEROSUISSE
Die Berührungspunkte zwischen der zivilen mit der militärischen Luftfahrt in der Schweiz werden immer zahlreicher. Deshalb wurde die Luftwaffe Mitglied der AEROSUISSE. Um die Zusammenarbeit zu intensivieren und zu erleichtern, wird die Luftwaffe Einsatz in den Gremien der AEROSUISSE nehmen. Zudem durften wir eine stattliche Zahl von Neumitgliedern begrüssen.

Zukunft

Kerngeschäft der AEROSUISSE wird die Luftfahrtpolitik 2015 sein. Daneben werden wir die Umsetzung von Artikel 103 a/b LFG eng begleiten und, wo nötig, Einfluss nehmen. Die fliegerische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf wird von uns noch viel Überzeugungsarbeit bei den politischen Entscheidungsträgern erfordern. Im Dialog mit den zuständigen Behörden werden wir auf eine zurückhaltende und vernünftige Regulierung hinwirken. Schliesslich werden wir uns intensiv für eine Lösung bezüglich der drohenden Finanzierungslücke der Flugsicherung auf den Regionalflughäfen ab 2016 einsetzen.

Paul Kurrus

fédéral. Lancée il y a 14 ans par AEROSUISSE et suivie de près d'une année sur l'autre, cette question a trouvé une issue positive.

Aérodrome de Dübendorf

Les Forces aériennes ayant décidé de ne conserver qu'un héliport à Dübendorf, le feu vert a été donné à la transformation de l'aérodrome militaire en un champ d'aviation civil doté d'une base militaire, annoncée par le Conseil fédéral.

100 ans des Forces aériennes suisses

Les Forces aériennes suisses ont célébré leur 100ème anniversaire aux côtés de l'aviation civile. Le meeting aérien AIR14, apogée de la cérémonie, a conquis plus de 400'000 spectateurs.

Aérospatiale

Au terme du voyage de dix ans de la sonde Rosetta de l'Agence spatiale européenne (ESA), l'atterrissement de Philae sur la comète Tchourioumov-Guérassimenko a représenté un moment inoubliable. Grâce à leur savoir-faire, plusieurs membres de notre Fédération ont contribué au succès de l'aéronautique européenne.

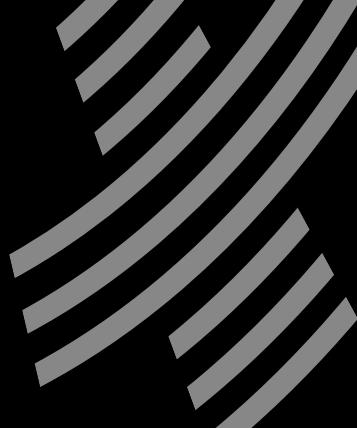
Les Forces aériennes suisses deviennent membres

En raison de la multiplication des points de convergence entre l'aviation civile et militaire en Suisse, les Forces aériennes sont devenues membres d'AEROSUISSE. Notre fédération a par ailleurs accueilli un grand nombre de nouveaux membres.

Avenir

AEROSUISSE va consacrer tous ses efforts à la politique aéronautique 2015. Nous continuerons à suivre de près l'application de l'article 103 a/b LA et à exercer notre influence où cela se révèle nécessaire. L'utilisation de l'aérodrome de Dübendorf à des fins aéronautiques exige encore un important travail de persuasion auprès des décideurs politiques. En poursuivant le dialogue avec les autorités responsables, nous allons continuer à encourager une réglementation pertinente et modérée. Enfin, nous déployerons des efforts réitérés pour qu'une solution soit trouvée au déficit de financement de la navigation aérienne dans les aérodromes régionaux à partir de 2016.

Paul Kurrus



Rainer Hiltebrand



Kommerzielle Luftfahrt

Wettbewerbsverzerrungen schwächen Airlines

2014 war geprägt vom deutlichen Aufbau der Marktpräsenz durch die Golf-Carriers in der Schweiz und der Diskussion über die Folgen. Was aus kurzfristiger Perspektive für Passagiere und Flughäfen interessant sein kann, könnte mittel- bis langfristig die Anbindung der Schweiz an die internationalen Zentren in der heutigen Form in Frage stellen.

Die Golf-Carriers sind nicht zuletzt auch verkehrspolitische Instrumente ihrer jeweiligen Staaten. Entsprechend verhalten sie sich anders im Markt als bisherige Fluggesellschaften und fluten ihn mit massiven Überkapazitäten zu tiefen Preisen. Das

Ziel ist die Umlenkung der globalen Verkehrsströme. Sie können dies, weil sie neben der günstigen geographischen Lage einerseits von hervorragenden Rahmenbedingungen profitieren und andererseits über direkte und indirekte Beihilfen durch ihre Staaten gefördert werden.

Eine kürzlich publizierte Studie aus den USA kommt zum Schluss, dass bis 2015 mindestens 40 Milliarden Dollar an

Subventionen geflossen sind. Letztlich geht es um einen Konflikt zwischen marktwirtschaftlichen und staatlich bestimmten Wirtschaftssystemen.

Druck durch Kapazitätserhöhungen bleibt bestehen

AEROSUISSE ist überzeugt, dass der verzerrte Wettbewerb und künftig beschäftigen wird. Der Druck durch weitere Kapazitätserhöhungen aus dem Golf bleibt bestehen. Die Schweizer Politik muss sich gut überlegen, wie sie damit umgehen will.

Letztlich geht es um die Anbindung der Schweiz an die Welt und die Fragen, wer diese gewährleisten und wo die Wertschöpfung dieser wichtigen Branche stattfinden soll.

AEROSUISSE-Forderungen zur künftigen Schweizer Luftfahrtpolitik

AEROSUISSE hat ihre Vorstellungen zur Zukunft des Schweizer Luftverkehrs im Berichtsjahr in ihrem luftfahrtpolitischen Thesenpapier ausführlich dargelegt und hofft, dass diese Überlegungen in der Schweizer Luftfahrtpolitik 2015 ihren Niederschlag finden.

Aviation commerciale

Les distorsions de concurrence affaiblissent les compagnies aériennes

L'année 2014 a été marquée par un net accroissement de la présence des compagnies aériennes du Golfe sur le marché suisse et par les débats sur ses conséquences. Ce qui peut être intéressant à court terme pour les passagers et les aéroports pourrait bien remettre en question le raccordement de la Suisse aux métropoles internationales tel qu'il est actuellement proposé. Les compagnies du Golfe sont, entre autres, les instruments de la politique des transports de leurs pays. Elles se comportent différemment des compagnies présentes sur le marché et inondent ce dernier d'énormes surcapacités à bas prix. Leur objectif est de détourner les flux de trafic mondiaux. Elles en ont la possibilité car, outre leur situation géographique avantageuse, elles profitent de conditions exceptionnelles ainsi que d'aides directes et indirectes de leurs pays qui encouragent leur expansion.

Une étude récemment publiée aux États-Unis démontre qu'elles ont bénéficié jusqu'en 2015 d'au moins 40 milliards de dollars de subven-

tions. En fin de compte, il s'agit d'un conflit entre deux systèmes économiques, l'un reposant sur l'économie de marché, l'autre sur un mode de fonctionnement étatique.

La pression résultant des augmentations de capacités se maintient

AEROSUISSE est persuadée que la distorsion de concurrence du Proche-Orient donnera encore du fil à retordre aux compagnies suisses et européennes. La pression résultant de nouvelles augmentations de capacité des compagnies du Golfe se maintient. Le monde politique suisse doit bien réfléchir à la manière de réagir car l'enjeu est le raccordement de la Suisse au monde, la question étant de savoir qui doit s'en charger et où la création de valeur doit avoir lieu.

Les requêtes d'AEROSUISSE au sujet de la future politique aéronautique suisse

Au cours de l'exercice, AEROSUISSE a présenté des propositions détaillées pour l'avenir de l'aviation suisse et souhaite vivement que ces dernières soient transposées dans la nouvelle politique aéronautique 2015.



Hausgemachte Defizite

Möglichkeiten zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt gibt es nach Ansicht der AEROSUISSE durchaus. Zu diesem Schluss kommt auch die von der AEROSUISSE initiierte und nun aktualisierte Studie zur Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt.

Die Anstrengungen des Bundes, über den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt minimale Entwicklungsmöglichkeiten für den wichtigsten Landesflughafen Zürich in der Raumplanung zu verankern, werden durch die lokale Politik bekämpft und führen zum Stillstand jeglicher Entwicklung. Da die Nachfrage

nach Flugreisen vor allem aus der Schweiz weiter steigt, werden grösste Verspätungsprobleme die Folge sein – der Flughafen Zürich war bereits im Sommer 2014 einer der unpünktlichsten Airports im europäischen Vergleich. Will die Schweiz auch künftig im heutigen Umfang an die Welt angebunden sein, muss ein Umdenken stattfinden, fordert die AEROSUISSE.

Alle Massnahmen zum Betrieb des Pisten- und Flughafensystems in Zürich und Genf müssen darauf ausgerichtet sein, die heutige Kapazität zu halten, robust zu machen und für die

verkehrstechnischen Spitzenzeiten leicht zu erhöhen. Das muss die zwingende Prämisse sein für die nachhaltige Gestaltung des Luftverkehrs in der Schweiz, fordert die AEROSUISSE. Zusätzlich ist in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt auch das generelle Kostenniveau im Auge zu behalten.

Neben einem moderaten Gebührenniveau muss die Luftfahrt namentlich von sachfremden Kosten, wie beispielsweise jene für die hoheitliche Sicherheit oder die Ausbildung, entlastet werden.

Wandert die Business Aviation ins Ausland ab?

Ebenso betroffen von den Kapazitätsengpässen ist zunehmend die Business Aviation, die befürchten muss, dass sie mittelfristig gänzlich von den Landesflughäfen vertrieben und damit ihr Businessmodell in Frage gestellt wird. Mangels Alternativen ist eine Abwanderung ins Ausland ein leider realistisches Szenario, was die Schweizer Volkswirtschaft schwächen wird. Nicht nur im Bereich Slots verschlechtern sich die Rahmenbedingungen für die Business Aviation, auch die steuerlichen (Mehr-

Des lacunes intrinsèques

Selon AEROSUISSE, il existe plusieurs possibilités d'améliorer la compétitivité du transport aérien suisse. C'est également la conclusion à laquelle parvient l'étude sur la compétitivité du transport aérien suisse réalisée à l'instigation d'AEROSUISSE et récemment mise à jour.

Les efforts de la Confédération en vue d'ancrer dans la politique d'aménagement du territoire un minimum de possibilités de développement pour l'aéroport de Zurich – principal aéroport national – par l'intermédiaire du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique sont contrecarrés par les politiciens locaux, ce qui empêche toute possibilité d'évolution. La demande de voyages aériens, surtout au départ de la Suisse, étant en hausse, de sérieux problèmes de retards devraient s'ensuivre. En été 2014, Zurich était déjà l'un des aéroports affichant les pires taux de ponctualité en comparaison euro-

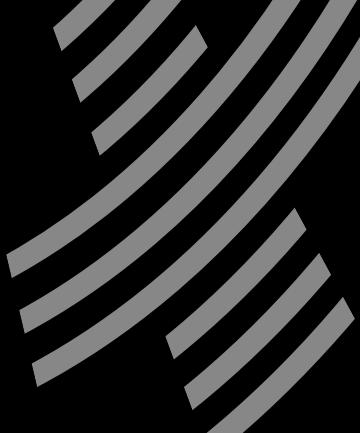
et de l'augmenter légèrement aux heures de pointes. Pour la Fédération, c'est une condition primordiale à la pérennité du transport aérien en Suisse.

Toujours en matière de compétitivité, le niveau général des coûts du transport aérien doit être examiné de près. Si le secteur doit bénéficier de redevances modérées, il doit aussi être délesté des coûts extérieurs tels que les dépenses liées à la sûreté ou à la formation, incombant aux pouvoirs publics.

L'aviation d'affaires quitte-t-elle le pays ?

La de capacités. Elle risque à moyen terme une éviction pure et simple des aéroports nationaux et une remise en cause de son modèle économique. Faute d'alternatives, son exil à l'étranger figure malheureusement parmi les scénarios réalisables, ce qui affaiblirait l'économie suisse. Ses cadres d'exercice se détérioreront à la fois sur le plan opérationnel (diminution des slots), fiscal (régime de TVA) et réglementaire, les conditions désordonnées. Toutes les mesures d'exploitation des pistes et des mais en vigueur en Suisse n'étant plus compétitives. Plusieurs systèmes aéroportuaires à Zurich et Genève doivent avoir jets d'affaires se sont ainsi radiés du registre suisse au profit pour objectif de maintenir la capacité actuelle, de la consolider de l'étranger, ce qui constitue une évolution fâcheuse pour la

L'aviation d'affaires pâtit elle aussi de plus en plus des limites de capacités. Elle risque à moyen terme une éviction pure et simple des aéroports nationaux et une remise en cause de son modèle économique. Faute d'alternatives, son exil à l'étranger figure malheureusement parmi les scénarios réalisables, ce qui affaiblirait l'économie suisse. Ses cadres d'exercice se détérioreront à la fois sur le plan opérationnel (diminution des slots), fiscal (régime de TVA) et réglementaire, les conditions désordonnées. Toutes les mesures d'exploitation des pistes et des mais en vigueur en Suisse n'étant plus compétitives. Plusieurs systèmes aéroportuaires à Zurich et Genève doivent avoir jets d'affaires se sont ainsi radiés du registre suisse au profit de l'étranger, ce qui constitue une évolution fâcheuse pour la



gen in der Schweiz sind nicht mehr wettbewerbsfähig, umfassende Fakten über die Business Aviation in der Schweiz weswegen bereits im 2014 die Abwanderung von Businessjets zusammengetragen werden. Diese werden dann mit dem Sup-
in ausländische Flugzeugregister zu beklagen ist – eine ungu- port der AEROSUISSE auch in den neuen Luftfahrtpolitischen
te Entwicklung für den Wirtschaftsstandort Schweiz. Sichert Bericht einfließen.

doch die Business Aviation schweizweit Tausende von Arbeits-
plätzen und generiert eine Wertschöpfung von 1,5 bis 2 Milli-
arden Franken pro Jahr.

Immerhin ist erfreulich, dass der Bundesrat am 3. September 2014 mit seinem Entscheid, den zukünftigen Betrieb des Flug-
platzes Dübendorf in die Hände von Mitgliedern der AERO-
SUISSE und der European Business Aviation Association EBAA zu legen, einen möglichen Ausweg für die Business Aviation
zumindest im Raum Zürich aufzeigt. Allerdings ist auch in ei-
nem optimistischen Szenario kaum vor 2022 mit einer Entlas-
tung der untragbaren Situation in Zürich zu rechnen.

Die Schweizer Business Aviation hat erkannt, dass sie mit
verstärkter Dokumentations- und Überzeugungsarbeit ihre
Bedeutung herausstreichen muss. Die AEROSUISSE unter-
stützt sie dabei, insbesondere auch auf dem politischen Par-
kett. Mit einer Erhebung bei allen Business-Aviation-Flugzeug-
eignern, den Operators und den Handling-Firmen sollen

Regulierungsflut erdrückt Heli-Industrie

2014 hat sich die Heli-Industrie mit folgendem Kerndossier beschäftigt: Die Regulierungsflut der EASA hat nicht abge-
nommen. Im Herbst 2014 hat die Swiss Helicopter Association (SHA) einstimmig eine Resolution verabschiedet, welche drin-
gend einen Marschhalt in der Regulierungsflut aus Europa fordert, denn die Existenz der Heli-Industrie ist massiv gefähr-
det. Die SHA stellt an die Politik folgende Forderungen:

- Einen Marschhalt bei der Übernahme neuer europäischer Regulierungen, die keinen zusätzlichen Sicherheitsgewinn bringen.
- Die Überprüfung von bestehenden Vorschriften nach dem Sicherheits-Nutzen-Verhältnis.
- Eine konsequente Ausnutzung des nationalen Handlungsspielraums und die Erarbeitung von massgeschneiderten, schweizerischen Sonderlösungen.

place économique suisse. L'aviation d'affaires génère des milliers d'emplois ainsi qu'une valeur ajoutée annuelle comprise de 1,5 à 2 milliards de francs.

La décision du 3 septembre 2014 par laquelle le Conseil fédéral confie la future exploitation de l'aérodrome de Dübendorf aux membres d'AEROSUISSE et de l'European Business Aviation Association (EBAA) est certes une bonne nouvelle puisqu'elle offre une issue possible à l'aviation d'affaires, au moins dans la région de Zurich. Toutefois, même un scénario optimiste ne permet pas d'envisager avant 2022 une réelle amélioration de la désastreuse situation zurichoise.

L'aviation d'affaires suisse a compris qu'elle devait faire valoir son importance par un travail plus poussé de documentation et de persuasion. AEROSUISSE l'encourage vivement en ce sens, en particulier à l'échelon politique. Une enquête menée auprès de l'ensemble des propriétaires d'avions d'affaires, des opérateurs et des entreprises de handling permettra de regrouper l'ensemble des paramètres concernant l'aviation d'affaires en Suisse. Avec le soutien d'AEROSUISSE, ces conclusions pourront ensuite être prises en compte dans la nouvelle politique aéronautique.

La surréglementation étouffe l'aviation héliportée

En 2014, l'aviation héliportée s'est attelée aux dossiers évoqués ci-dessous. La surréglementation imposée par l'AESA n'a pas diminué. À l'automne 2014, la Swiss Helicopter Association (SHA) a adopté à l'unanimité une résolution visant un moratoire sur les excès de réglementation européenne car la survie du secteur est extrêmement menacée. La SHA demande au monde politique de prendre en compte les revendications suivantes :

- Un moratoire sur l'adoption de toute nouvelle réglementation européenne n'offrant pas un gain supplémentaire de sécurité.
- La vérification des règlements applicables en fonction de leur utilité sur le plan de la sécurité.
- Une pleine exploitation de la marge de manœuvre nationale et l'élaboration de solutions spécifiquement suisses.
- Le rejet de l'interdiction de travail pour les pilotes âgés de plus de 60 ans effectuant des vols commerciaux, la branche n'étant pas en mesure d'assumer les conséquences financières de cette disposition.



- Kein Berufsverbot für Piloten über 60 Jahre bei kommerziellen Flügen, da die finanziellen Konsequenzen für die Helibetriebe nicht verkraftbar sind.

Alle Gebirgslandeplätze erhalten

Die Heliopferfirmen erbringen für die Gesellschaft eine unverzichtbare Grundversorgung in den Bereichen medizinische Versorgung, Arbeitsflüge, Tourismus, Polizeidienst, Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe. Um diesen Service weiterhin professionell zu bieten, dürfen auch keine weiteren Gebirgslandeplätze geschlossen werden.

Der Bundesrat sieht vor, von ursprünglich 48 möglichen Gebirgslandeplätzen nur noch deren 40 zu bewilligen. Die SHA hat zusammen mit den anderen Verbänden, wie AEROSUISSE, Aero-Club der Schweiz, Schweizerische Gletscherpilotenvereinigung und dem Verband Schweizer Flugplätze, ein Schreiben an die Vorsteherin des UVEK, Bundesrätin Doris Leuthard, gerichtet, um ihr aufzuzeigen, warum auf die Schliessung weiterer Gebirgslandeplätze unbedingt verzichtet werden muss. Nur regelmässig und gut trainierende Piloten und Crews sind jederzeit einsetzbar. In der Heliopfer kann das Training

nicht im Simulator stattfinden; der Trainingsraum ist die Natur, mit all ihren Herausforderungen.

Bedeutung der Heliopfer in der Schweiz

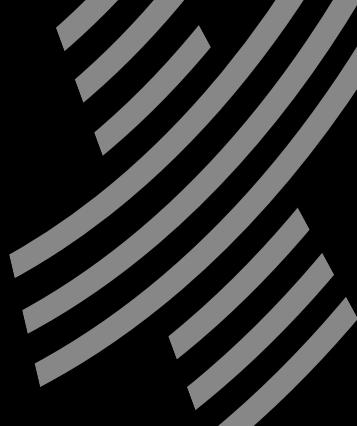
Auch dieses zum Teil kontrovers interpretierte Thema wurde anlässlich der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt in der Wintersession angesprochen. Die AEROSUISSE hat so nicht nur die Notwendigkeit von Heliopferoperationen zum Wohl der Bevölkerung dargelegt, sondern engagiert sich in diesem Bereich auch zu den Themen internationale Wettbewerbsfähigkeit und Höchstaltersgrenze von Heliopferpiloten.

Préservation de toutes les places d'atterrissement en montagne

L'aviation héliportée fournit des services indispensables à la société dans le domaine de l'approvisionnement médical, des vols de travail, du tourisme, des services de police, de la protection civile et des interventions en cas de catastrophe. Pour que ces services conservent leur professionnalisme, toute nouvelle fermeture de places d'atterrissement en montagne doit être proscrite. Le Conseil fédéral prévoit de n'autoriser à l'avenir que 40 places d'atterrissements sur les 48 initiales. La SHA et d'autres associations telles qu'AEROSUISSE, l'Aéro-Club de Suisse, l'Association suisse des pilotes de glaciers et l'Association suisse des aérodromes ont adressé un courrier à la cheffe du DETEC, Mme la Conseillère fédérale Doris Leuthard, expliquant pour quelles raisons il fallait impérativement renoncer à la fermeture de nouvelles places d'atterrissement en montagne. Seuls des pilotes et équipages bénéficiant de formations performantes et régulières peuvent intervenir à tout moment. L'entraînement des pilotes d'hélicoptères ne peut pas s'effectuer en simulateur. L'espace d'entraînement est la nature elle-même, avec toutes les difficultés que cela suppose.

Importance de l'aviation héliportée en Suisse

Ce sujet en partie controversé a lui aussi été abordé à l'occasion de la session d'automne du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale. Ainsi, AEROSUISSE a non seulement expliqué la nécessité des opérations héliportées pour le bien de la population, mais a aussi montré son engagement dans ce domaine en s'intéressant aux thèmes de la compétitivité internationale et de la limite d'âge des pilotes d'hélicoptère.



Stefan Conrad



Flughäfen und Flugplätze

Weiterhin positive Verkehrsentwicklung

Rund 47,6 Millionen Passagiere stiegen im Jahr 2014 an den Schweizer Flughäfen ein, aus oder um. Das sind 4,1 Prozent mehr als 2013. Während die Landesflughäfen einen zum Teil deutlichen Zuwachs von 11 Prozent (EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg), 5 Prozent (Genève Aéroport) und 2,5 Prozent (Flughafen Zürich) verzeichneten, gingen die Passagierzahlen auf den Regionalflughäfen zurück.

Investitionen in Infrastrukturen

Die Schweizer Flughäfen investieren kontinuierlich in leistungsfähige und qualitativ hochwertige Infrastrukturen und tragen damit massgeblich zur Anbindung der Schweiz an die internationalen Zentren bei. So wertet die Flughafen Zürich AG derzeit – parallel zum laufenden Betrieb – das gesamte Terminal 2 inklusive der Vorfahrten auf. Am Flughafen Zürich wurde zudem am 18. Juni 2014 eine dem neuesten Stand der Technik entsprechende Schallschutzhalle in Betrieb genommen. Sie

dient dem Schutz der Anwohner vor Lärm von Triebwerkstandläufen, die im Rahmen von Wartungsarbeiten durchgeführt werden müssen. Um ihre langfristige Investitionskraft zu erhalten, entwickelt die Flughafen Zürich AG auch laufend ihr Nichtfluggeschäft weiter, so wurde mit den ersten Bauarbeiten für «The Circle» im Januar 2015 begonnen.

2014 hat Genève Aéroport insgesamt 110 Millionen Franken in seine Infrastrukturen investiert. Im Sommer 2014 wurde mit dem Bau einer Schallschutzhalle für Flugzeuge mit einer Spannweite von mehr als 20 Metern begonnen. Auf dem Dach der Anlage, die 2016 in Betrieb geht, werden Solarzellen installiert. Auch wurde 2014 die Fläche für das Gebäude «Aile-Est» vorbereitet. Es ersetzt den Terminal für Grossraumflugzeuge durch eine neue Infrastruktur, die den aktuellen Anforderungen entspricht. Teil dieser Vorbereitungsarbeiten ist die Errichtung von provisorischen Gates in einem neuen Gebäude und die Verlegung eines 300 Meter langen Teils der Zollstrasse unter das Rollfeld.

Neues Fracht-Terminal in Basel

Am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg wurde am 25. No-

Aéroports et aérodromes

Une évolution du trafic toujours aussi réjouissante

Près de 47,6 millions de passagers ont embarqué ou débarqué dans un aéroport suisse en 2014, chiffre en hausse de 4,1% en comparaison annuelle. Si les aéroports nationaux affichent des progressions parfois très nettes – 11% à l'EuroAirport

Basel-Mulhouse-Fribourg, 5% à Genève et 2,5% à Zurich – les chiffres passagers dans les aérodromes régionaux, en revanche, sont en baisse.

Investissements et infrastructures

Les aéroports suisses investissent continuellement dans des infrastructures performantes et de haute qualité, apportant ainsi une importante contribution au raccordement de la Suisse aux métropoles internationales. À l'heure actuelle, par exemple, Flughafen Zürich AG procède en parallèle à ses activités à des améliorations portant sur l'ensemble du Terminal 2, y compris les accès.

Le 18 juin 2014, l'aéroport de Zurich a par ailleurs mis en service un hangar insonorisé à la pointe de la technologie. Il protège les riverains du bruit des moteurs lors des essais qui accompagnent nécessairement certains travaux de maintenance. Afin de préserver sa capacité d'investissement à long terme, Flughafen Zürich AG continue à développer ses activités commerciales non aériennes. C'est dans ce contexte que les premiers travaux de construction de «The Circle» ont été entamés.

En 2014, Genève Aéroport a investi un total de 110 millions de francs dans ses infrastructures. Dans le courant de l'été 2014, la construction d'un hangar insonorisé destiné aux avions d'une envergure de plus de 20 mètres a commencé. Des panneaux solaires seront installés sur le toit du bâtiment «Aile-Est» qui sera mis en service en 2016. La surface destinée au complexe est appelé à remplacer le terminal affecté aux gros porteurs par une nouvelle infrastructure répondant aux nouvelles exigences. Une partie des travaux préparatoires consiste à créer des portes d'embarquement provisoires dans



vember 2014 das neue Cargo Terminal eingeweiht und am 26. **Politische Herausforderungen**

Januar 2015 offiziell in Betrieb genommen. In das neue Ge- Der Staatsvertrag zur Beilegung des Fluglärmkonflikts zwi- bäude mit einer Gesamtfläche von 21'000 Quadratmetern hat schen der Schweiz und Deutschland wurde vom Schweizer der EuroAirport als alleiniger Träger 40 Millionen Euro inves- Parlament 2013 ratifiziert. Die Ratifizierung durch den deut- tiert. Das Terminal verfügt über Infrastrukturen, die mit einer schen Bundestag ist bislang jedoch noch nicht erfolgt. Für eine entsprechenden Temperaturführung auf die Anforderungen allfällige Umsetzung des Vertrags sind die Verlängerungen der der pharmazeutischen Industrie und der regionalen Logistik- Pisten 28 und 32 notwendig. Um für den Fall der Inkraftset- unternehmen angepasst sind.zung bereit zu sein, hat die Flughafen Zürich AG die Planung

2014 erfuhr das Projekt Bahnanschluss EuroAirport leider eini- dieser infrastrukturellen Anpassungen im Jahr 2014 weiter ge Verzögerungen. Die Finanzierungsvereinbarung über die vorangetrieben.

Vorstudien zum Projekt wurde zwar bereits 2013 abgeschlos- Im Konflikt um den Steuerstatus des Schweizer Sektors des sen, die finanzielle Beteiligung des französischen Staates binationalen EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg sind die (rund 15 Prozent der Gesamtsumme) konnte jedoch 2014 Verhandlungen zwischen den beiden Staaten gut vorange- nicht wie vorgesehen bereitgestellt werden. kommen. Im Vorgang des Staatsbesuchs von Präsident

Dennoch wurden bedeutende Fortschritte in Bereichen erzielt, François Hollande in der Schweiz wurde am 14. April 2015 die für die Umsetzung des Projekts entscheidend sind, insbe- eine Erklärung von Bundesrat Didier Burkhalter und dem fran- sondere die Anbindung des zukünftigen Bahnhofs des EuroAir- zösischen Aussenminister Laurent Fabius verabschiedet. Die port an das Regio S-Bahn-Netz und Überlegungen zur «land- Erklärung bekräftigt die erreichten Fortschritte. Es bleibt je- seitigen» Umsetzung des Projekts. Für 2015 hat der Start der se noch ein Viertel des Wegs zurückzulegen. Das gemeinsame Ziel beider Parteien ist der Abschluss einer Rahmenverein- barung bis Ende 2015.

un nouveau bâtiment et à déplacer un tronçon de 300 mètres de longueur de la route douanière sous l'aire de manœuvre. tions terrestres»/«côté Suisse». En 2015, le début de l'étude préliminaire sera prioritaire.

Nouveau terminal de fret à Bâle

L'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg a inauguré son nou- Le traité visant la résolution du conflit opposant la Suisse et veau terminal fret le 25 novembre 2014 et l'a officiellement mis en service le 26 janvier 2015. Le nouveau bâtiment qui s'étend sur 21'000m² représente un investissement de 40 millions d'euros de la part de l'EuroAirport, unique investisseur. Le terminal dispose d'infrastructures adaptées aux exigences de contrôle de température de l'industrie pharmaceutique et des entreprises régionales de logistique.

En 2014, le projet de raccordement ferroviaire de l'EuroAir- port a malheureusement été plusieurs fois ajourné. Si l'accord de financement sur l'avant-projet a été signifié dès 2013, la participation financière de l'État (près de 15% du total) n'a pas été versée en 2014, contrairement à ce qui était prévu. D'importants progrès ont toutefois été atteints dans des domaines décisifs pour la réalisation du projet, surtout le tracé du raccordement ferroviaire de la future gare de l'EuroAirport et les réflexions sur la mise en œuvre du projet «côté installa-

Défis politiques

Le traité visant la résolution du conflit opposant la Suisse et l'Allemagne à propos du bruit des avions a été ratifié par le parlement suisse en 2013. Or, la ratification par le Bundestag allemand n'a pas encore eu lieu à ce jour. Sa mise en œuvre hypothétique suppose un allongement des pistes 28 et 32. Afin d'être prêt pour son entrée en vigueur, Flughafen Zürich AG a poursuivi en 2014 la planification de ces modifications structurelles.

Les négociations entre la Suisse et la France sur le statut fiscal du secteur suisse de l'EuroAirport binationale ont bien avancé. En prévision de la visite officielle en Suisse du président François Hollande, une déclaration a été adoptée le 14 avril 2015 par Didier Burkhalter, Conseiller fédéral, et Laurent Fabius, ministre des affaires étrangères. Cette déclaration encourage les progrès accomplis mais il reste encore un quart du chemin à parcourir. L'objectif commun des deux parties est la conclusion d'un accord-cadre d'ici à fin 2015.



Kapazitätsengpässe auf Landesflughäfen

Die Entwicklung der Landesflughäfen wird aufgrund von weiteren politischen Einschränkungen zunehmend beeinträchtigt. An den Flughäfen Zürich und Genf stösst die Infrastruktur in Spitzenzeiten bereits heute an ihre Grenzen. Der Flughafen Zürich – der Hub der Fluggesellschaft SWISS – ist in Bezug auf die Betriebszeiten der am stärksten eingeschränkte Flughafen im Vergleich zu seinen Konkurrenten. Das betrifft insbesondere die Tagesrandzeiten, die für die internationale Werbsfähigkeit der SWISS und den Luftfrachtverkehr von grösster Bedeutung sind.

Die Flughäfen nehmen mit Erleichterung zur Kenntnis, dass einer Parlamentarischen Initiative, welche verlangte, für alle drei Landesflughäfen eine generelle Nachtflugsperre von mindestens 23 Uhr bis 6 Uhr zu erlassen, vom Nationalrat, insbesondere dank der Intervention der AEROSUISSE, nicht Folge geleistet wurde. Die Schweizer Flughäfen akzeptieren die

heute jeweils an ihren Flughäfen geltenden Nachtflugverbote, um die Nachtruhe der Bevölkerung zu gewährleisten. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, dürfen die Nachtflugsperren jedoch nicht weiter verschärft werden.

Raumplanung muss nachfragegerechte Entwicklung sicherstellen

Eine weitere Herausforderung sehen die Flughäfen und die Flugplätze im Bereich der Raumplanung. Airports sind zentrale Infrastrukturen mit einer wichtigen Funktion für Wirtschaftsräume. Zwischen der Sachplanung des Bundes und der Richtplanung der Kantone und Gemeinden bestehen aufgrund unterschiedlicher Interessen teilweise erhebliche Differenzen.

Alle Akteure sollten sich dafür einsetzen, den Flughäfen die Entwicklung zu ermöglichen, die notwendig ist, um die Nachfrage nach Flügen auch in Zukunft zu befriedigen. Zudem müssen Verfahrenszeiten verkürzt werden. Auch aus Sicht der Flugplätze ist die übersichtlichere Aufteilung der Kompetenzen zwischen Bund, Kantone und Gemeinden sowie die konsequente und bedingungslose Umsetzung der allgemeinen Verbindlichkeit der Sachpläne des Bundes von essentieller Bedeutung.

Unangemessene Regulierung der Flugplätze

Die regionalen Flugplätze ergänzen das Angebot der Landesflughäfen und entlasten diese. Zusammen mit den übrigen

Insuffisances de capacité dans les aéroports nationaux

Le développement des aéroports nationaux est de plus en plus entravé par de nouvelles restrictions politiques. Dans les aéroports de Genève et de Zurich, les infrastructures atteignent déjà leurs limites de capacité aux heures de pointe. En comparaison avec ses concurrents, l'aéroport de Zurich – hub de SWISS – est le plus défavorisé sur le plan des horaires horaires en tout début ou en fin de journée, essentiels à la compétitivité internationale de SWISS et du transport de fret. Les aéroports ont été rassurés d'entendre que l'initiative parlementaire visant à imposer une interdiction de vol minimale de 23h à 6h dans les trois aéroports nationaux n'avait pas été adoptée par le Conseil national, en particulier grâce à l'intervention d'AEROSUISSE.

Les aéroports suisses acceptent l'interdiction des vols de nuit actuellement en vigueur afin de respecter la tranquillité des riverains pendant la nuit. S'ils veulent rester compétitifs, leurs horaires d'exploitation ne doivent pas être encore plus restreints.

L'aménagement du territoire doit faciliter un développement en fonction de la demande

Les aéroports et les aérodromes considèrent l'aménagement du territoire comme une gageure supplémentaire. Infrastructures centrales, ils exercent une fonction importante pour les différents espaces économiques. Il existe parfois d'énormes différences entre la planification sectorielle de la Confédération d'exploitation. Les limitations portent en particulier sur les horaires en tout début ou en fin de journée, essentiels à la concurrence, résultant d'intérêts divergents. L'ensemble des parties prenantes devraient veiller à ce que les aérodromes puissent également satisfaire la future demande de vols.

La durée des procédures doit également être réduite. Les aérodromes jugent eux aussi essentielles une répartition plus claire des compétences de la Confédération, des cantons et des communes ainsi qu'une transposition systématique et inconditionnelle des obligations générales découlant des plans sectoriels de la Confédération.

Réglementation inappropriate dans les aérodromes

Les aérodromes régionaux complètent l'offre des aéroports

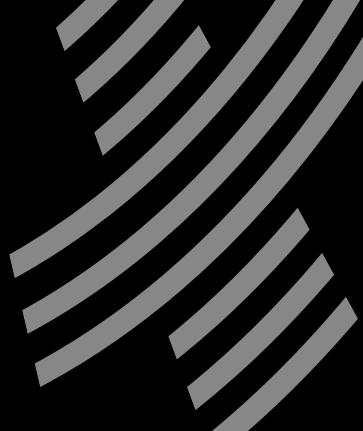


Flugplätze sichern sie den fliegerischen Nachwuchs und ermöglichen den Individualverkehr auch für die Business Aviation der international tätigen Unternehmen in der Schweiz. Die Flugplatzlandschaft der Schweiz ist damit ein Motor für die wirtschaftliche Entwicklung der Regionen und stellt zudem einen wichtigen Standortfaktor für Tourismusgebiete dar. Zudem ermöglichen Flüge von und zu den regionalen Flugplätzen, gerade für dezentrale Landesteile, die Anbindung an den Weltluftverkehr über die grossen Hubs.

Die Landesflughäfen und die übrigen Flugplätze werden jedoch vermehrt mit Regulierungen und Auflagen konfrontiert, die zu unverhältnismässigen Kosten führen und langfristig ihre Existenz gefährden. Die Regulierungen sind deshalb einerseits auf ein sinnvolles Mass zu reduzieren und andererseits ist stets das Prinzip der Verhältnismässigkeit zu wahren. Als strategisches Projekt muss dringend eine Lösung für eine tragfähige und zukunftsorientierte Finanzierung der Flugsicherungskosten auf den regionalen Flugplätzen gefunden werden.

nationaux et les délestent. À l'instar des autres aérodromes, ils permettent d'assurer la relève dans le domaine aéronautique et sont la clé de voûte du transport privé dont se charge l'aviation d'affaires pour le compte d'entreprises implantées en Suisse, actives à l'échelle internationale. Le paysage aéroportuaire suisse constitue ainsi un important moteur du développement économique des régions ainsi qu'un facteur de localisation de premier plan pour les zones touristiques. Par ailleurs, les vols au départ et à destination des aérodromes régionaux relient les régions géographiquement décentralisées au transport aérien mondial par l'intermédiaire des grands hubs.

Or, les aérodromes régionaux et les autres aérodromes font face à des réglementations et à des charges croissantes entraînant des coûts disproportionnés qui compromettent leur survie à long terme. Il convient donc de ramener la réglementation à un niveau raisonnable et de veiller à ce que le principe de proportionnalité soit respecté. Dans une visée stratégique, la question du financement de la navigation aérienne dans les aérodromes régionaux doit être urgently résolue de manière cohérente et durable.



Daniel Weder



Flugsicherung

Hoher Frankenkurs fordert Skyguide

2014 waren 96,7 Prozent aller rund 1,15 Millionen von Skyguide kontrollierten Flüge pünktlich (davon rund 40 Prozent im ausländischen Luftraum). Bei den Transitflügen beträgt die durchschnittliche Verspätung nur 3,7 Sekunden pro Flug. Auch die technischen Systeme arbeiten sehr zuverlässig. Seit 2011 hat die Schweizer Flugsicherung ihre Effizienz um rund zehn Prozent verbessert.

Militärische Flugsicherung

Die Flugsicherung im hoheitlichen Luftraum gehört ebenfalls zum Grundauftrag von Skyguide. Die gute Performance wird auch da ausgebaut, etwa durch eine verstärkte Ausbildung. Luftpolizeieinsätze oder «Hot Missions» erfolgen fast täglich in einer eingespielten effizienten Zusammenarbeit mit der Luftwaffe.

Lösung für Regionalflugplätze

Die Regionalflugplätze haben eine wichtige Rolle in der

Schweizer Luftfahrt. Ab 2016 können sie jedoch nicht mehr von Quersubventionen der Landesflughäfen profitieren. Skyguide hat frühzeitig auf diesen Umstand hingewiesen und Lösungsvarianten vorgeschlagen. Die Zeit drängt und Skyguide bietet auch in Kooperation mit der AEROSUISSE Unterstützung an, wo sie kann.

Innovation

Als relativ kleines Unternehmen engagiert sich Skyguide auch stark für die Entwicklung neuer Lösungen im Flugsicherungsbereich. Sie unterstützt neue und standardisierte Technologien, mit denen die Fragmentierung des Luftraumes reduziert und die Flugsicherungszentren in Europa besser verbunden werden können. Bei der Satellitennavigation gehört Skyguide mit bereits 14 eingeführten Verfahren zu den führenden Flugsicherungsunternehmen in Europa. Als dritten Schwerpunkt im Innovationsbereich prüft Skyguide die Errichtung von «Remote Towers» für die militärische und später die zivile Flugsicherung. Skyguide beteiligt sich zudem an verschiedenen Innovationsnetzwerken wie CHIPS in der Schweiz oder SESAR in Europa.

Navigation aérienne

La vigueur du franc éperonne Skyguide

Le taux de ponctualité de l'ensemble des quelque 1,15 millions de vols contrôlés par Skyguide (dont près de 40% dans l'espace aérien limitrophe) a atteint 96,7% en 2014. Les vols de transit n'affichent en moyenne qu'un retard de 3,7 secondes par vol. Les systèmes techniques sont également très fiables. Depuis 2011, la navigation aérienne suisse a accru de près de 10%.

Navigation aérienne militaire

La navigation aérienne dans l'espace aérien étatique fait également partie de la mission de base de Skyguide. Les performances y sont également recherchées, notamment par une formation renforcée. Les missions de police aérienne ou «Hot Missions» exigeant une collaboration efficace et parfaitement rodée avec les Forces aériennes ont lieu presque tous les jours.

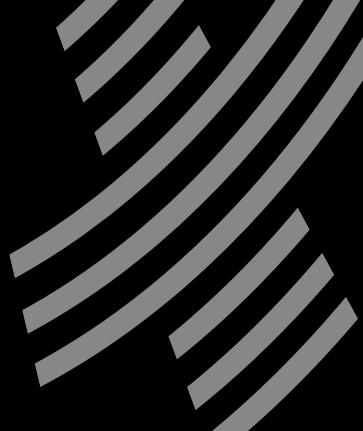
Solution pour les aérodromes régionaux

Les aérodromes régionaux jouent un rôle déterminant pour

l'aviation suisse. À partir de 2016, ils ne pourront plus bénéficier des subventions croisées des aéroports nationaux. Skyguide a attiré très tôt l'attention sur ce point et suggéré plusieurs solutions. Le temps presse. Skyguide s'efforce de remédier au problème dans la mesure de ses possibilités, notamment en collaboration avec AEROSUISSE.

Innovation

Entreprise de taille relativement restreinte, Skyguide s'engage en faveur de solutions alternatives de navigation aérienne. Elle encourage les technologies nouvelles et standardisées permettant de réduire la fragmentation de l'espace aérien et de mieux relier entre eux les centres européens de navigation aérienne. Sur le plan de la navigation par satellite, Skyguide figure parmi les principales entreprises de navigation aérienne d'Europe grâce aux 14 procédures qu'elle a mises en place. Troisième axe de son esprit d'innovation, Skyguide envisage l'introduction de Remote Towers pour la navigation aérienne militaire puis civile. Skyguide fait en outre partie de divers réseaux d'innovation tels que CHIPS en Suisse ou SESAR en Europe.



Claudio Lasagni



Luft- und Raumfahrtindustrie

Konkurrenzkampf verschärft sich weiter

Das Jahr 2014 verlief für die schweizerische Luft- und Raumfahrtindustrie etwas ruhiger als die vorangehenden Krisenjahre. Die Robustheit der Schweizer Wirtschaft hat sich bestätigt. Absoluter Höhepunkt war der Rollout des neusten Pilatus-Flugzeuges, des PC-24, am 1. August 2014. Ein absoluter Schock folgte dann am 15. Januar 2015: Die unvermeidliche Aufgabe des Mindestkurses des Schweizerfrankens durch die Nationalbank war ein Paukenschlag. Er machte klar, dass Stabilität in der Wirtschaftswelt von heute ein Fremdwort bleibt. Der neu erlich erstarkte Franken verstärkt den Konkurrenzkampf weiter. Mit Durchhaltewillen und Innovation werden die AEROSUISSE-Mitglieder diesen Schock überleben.

Gute Ausbildung wichtiger denn je

Pilatus-Verwaltungsratspräsident Oskar Schwenk hat am eindrucksvollen Rollout des PC-24 unter anderem auf die Ausbil-

dung als eine wichtige Erfolgskomponente für die Schweizer Luft- und Raumfahrtindustrie hingewiesen: «Besonders stolz bin ich auf unsere über 100 Lernenden, die bei uns in zehn verschiedenen Berufen zu selbständig denkenden Berufsleuten ausgebildet werden. Ich bin persönlich davon überzeugt, dass wir in der Schweiz mit der dualen Berufsbildung das weltweit beste Ausbildungssystem haben und dazu Sorge tragen müssen.» Die AEROSUISSE trägt mit ihrer neuen Ausbildungs Broschüre «Ich lerne aviatisch» massgeblich dazu bei, dass den interessierten Jugendlichen das umfassende Angebot an aviatischen Berufen bewusst wird.

Der Schweizerische Verband Flugtechnischer Betriebe (SVFB) stellt fest, dass die Ausbildung bei gewissen Betrieben unter dem Kostendruck leidet. Soll die Ausbildung über ein akzeptables Minimum weiterhin via den SVFB angeboten werden, so wären Investitionen notwendig, welche den Verband überfordern würden. Deshalb hat der SVFB Massnahmen zur Kosten senkung eingeleitet, deren Wirkung aber erst ab 2015 zum Tragen kommt.

EASA-Erliechterungen lassen auf sich warten

Die im Jahresbericht 2013 erwähnte sich abzeichnende Trend-

Industrie aéronautique et aérospatiale

La concurrence continue de se renforcer

Pour l'industrie aéronautique et aérospatiale, l'année 2014 a été un peu plus calme que les précédentes années de crise. La robustesse de l'économie suisse s'est confirmée. Le roll-out du tout nouvel avion Pilatus, le PC-24, qui s'est déroulé le 1er août 2014, était sans conteste une consécration pour l'industrie. Cependant, un événement est venu ébranler cette réussite le 15 janvier 2015: l'abandon inévitable du cours plancher de l'euro par la Banque nationale a fait l'effet d'un coup de tonnerre, révélant que la stabilité n'était pas de mise dans le contexte économique actuel. La récente appréciation du franc renforce encore la concurrence. Les membres d'AEROSUISSE survivront à ce choc en combinant persévérance et innovation.

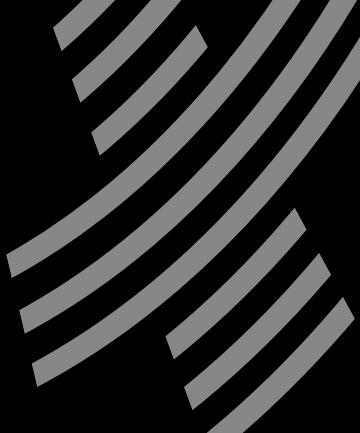
Une bonne formation importe plus que jamais

Lors du roll-out du PC-24, Oskar Schwenk, président du

Conseil d'administration de Pilatus, a souligné l'importance de la formation dans le succès de l'industrie aéronautique et aérospatiale suisse.

«Nous formons plus de 100 apprentis à dix métiers différents et les aidons à devenir des professionnels capables de réfléchir de manière autonome. Je suis particulièrement fier d'eux. Je suis personnellement convaincu que la formation en alternance proposée en Suisse est de loin le meilleur système de formation du monde et nous devons en prendre bien soin». Grâce à sa nouvelle brochure de formation «Je découvre le monde de l'aérien», AEROSUISSE contribue activement à informer les jeunes intéressés sur les nombreux métiers dont regorge le secteur de l'aviation.

L'Association suisse des entreprises aérotechniques (ASEA) constate que dans certaines entreprises la formation souffre de la pression exercée sur les coûts. Si l'ASEA continuait de proposer la formation au-dessus d'un seuil minimal acceptable, des investissements seraient alors nécessaires ce qui surchargerait l'Association. C'est pourquoi l'ASEA a pris des mesures visant à réduire les coûts, qui n'entreront toutefois en vigueur qu'à partir de 2015.



wende des europäischen regulatorischen Unsinns hat sich Der damit verbundene grosse Aufwand muss in Kauf genommen bislang nur als Rhetorik erwiesen. Konkrete Ergebnisse, das men werden.

heisst weniger, aber bessere Regulierung, sind zwar für den

Luftsportbereich bereits erkennbar. In kleinen und mittleren **Für jede neue Vorschrift eine alte abschaffen**

Unternehmen, wie Flugbetriebe, Flugschulen, Instandhal- Die Zusammenarbeit des SVFB mit der AEROSUISSE war in tungs- und Produktionsbetrieben, ist aber kaum oder gar Bezug auf die Endfassung der «Thesen zur Schweizer Luft nichts von den erwarteten und dringend notwendigen «Er- fahrtspolitik» vom 9. Juli 2014 intensiv. Die 14 Thesen sind leichterungen» zu spüren.

Nach wie vor gilt: Änderungen der aviatischen Grundgesetzgebung der Europäischen Union können vom Standardisations-Gremium (SSCC) erfolgreich angeschoben werden. Dies aber nur mit Geduld, Ausdauer und grossem Aufwand. Die Mitte September 2014 abgeschlossene EASA-Vernehmlassung (Notice of Proposed Amendment – NPA 2104-12 der Basisregulierung) ist im Frühjahr 2015 bei der Europäischen Kommission zur weiteren Bearbeitung angelangt. Das Europäische Parlament hat im Sommer darüber beraten.

Das Endresultat bleibt abzuwarten. Positiv ist bei diesem langwierigen Verfahren, dass die besondere Situation der KMUs inzwischen zumindest deutlich wahrgenommen wird. Die Vertretung der Unterhaltsbetriebe im Vollausschuss der EASA ist unbedingt notwendig.

Gleches hat Oskar Schwenk hat am 1. August 2014 frei von der Leber weg so formuliert: «Seitens Politik erwarten wir einen Abbau der überbordenden Bürokratie und dass der Überregulierung endlich Gegensteuer gegeben wird. Für jede neue Vorschrift muss mindestens ein alte gestrichen werden!» Die AEROSUISSE nimmt dieses Hauptanliegen der SVFB-Mitglieder auf und unterstützt sie ihren Möglichkeiten entsprechend.

Les allègements prévus par l'AESA se font attendre

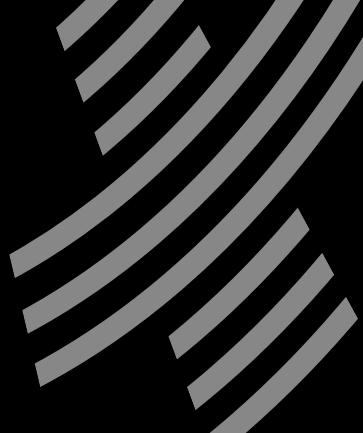
Évoqué dans le rapport annuel 2013, le renversement de la tendance émergente concernant les excès réglementaires européens s'est avéré jusque-là purement rhétorique. Cependant, des résultats concrets, c'est-à-dire une réglementation moins meilleure, peuvent déjà être observés dans le domaine de l'aviation sportive. Les petites et moyennes entreprises, telles que les entreprises aériennes, les écoles de pilotage, les entreprises de maintenance et de production, ne ressentent pas ou peu l'«allègement» attendu, pourtant urgent et nécessaire.

Il n'en demeure pas moins que la commission de standardisation (SSCC) peut permettre la réussite des modifications apportées à la législation de base sur l'aviation de l'Union Européenne. Mais ce, uniquement avec de la patience, de la persévérence et un investissement important. La procédure de consultation de l'AESA, terminée mi-septembre 2014 (Notice of Proposed Amendment – NPA 2014-12 de la réglementation de base), a été transmise à la Commission européenne au printemps 2015 pour traitement. Le Parlement européen a délibéré pendant l'été mais le résultat final n'est pas encore

connu. Le point positif de cette procédure de longue haleine est que la situation particulière des PME est désormais perçue distinctement. Il est absolument nécessaire que les entreprises de maintenance soient représentées dans le comité plénier de l'AESA. L'investissement important qui en résulte doit être pris en considération.

À chaque nouveau règlement, suppression d'un ancien

L'AESA et AEROSUISSE ont collaboré de manière intensive à la version finale des «Propositions pour une politique aéronautique suisse», datant du 9 juillet 2014. Les 14 propositions servent de base à la mise à jour de la politique aéronautique suisse qui date de 2004. La proposition 9 précise l'objectif suivant: «L'Etat doit encourager de manière durable la branche de fabrication et de maintenance, en allégeant et en simplifiant la charge administrative de la part des autorités fédérales (OFAC) et européennes (AESA).» Oskar Schwenk a exprimé la même idée le 1er août 2014: «Sur le plan politique, nous attendons un allègement d'une bureaucratie excessive et espérons pouvoir enfin contrecarrer l'excès de réglementation. À chaque nouveau règlement, il faut au moins pouvoir en sup-



Raumfahrtindustrie feiert Rosetta-Erfolg

Die Schweizer Raumfahrtindustrie konnte mit ihren Partnern im Jahr 2014 einen grossartigen Erfolg feiern: Nach einer elf-jährigen Reise durch den Weltraum erreichte die Raumsonde Rosetta ihr Ziel, den Kometen Tschurjumow-Gerassimenko. Im November gelang es eine Landesonde auf der Kometenoberfläche abzusetzen – die erste Landung auf einem Kometen in der Geschichte der Raumfahrt. Wissenschaftler und Unternehmen aus der Schweiz haben massgeblich an der Entwicklung von Rosetta mitgearbeitet. Für das Instrument Rosina (Rosetta Orbiter Spectrometer for Ion and Neutral Analysis) baute die RUAG im Auftrag des Physikalen Instituts der Universität Bern ein hoch auflösendes Massenspektrometer, das so genannte DFMS (Double Focussing Mass Spectrometer). Rosina untersucht die Zusammensetzung der dünnen Atmosphäre und der Ionosphäre des Kometen.

Darüber hinaus konnte die Schweizer Raumfahrtindustrie ihre Leistungsfähigkeit auch 2014 in einer Reihe erfolgreicher Missionen unter Beweis stellen. Besonders hervorzuheben ist der letzte Flug eines Automated Transfer Vehicles (ATV). Die Schweiz war am ATV mit Strukturen und Mechanismen beteiligt.

primer un ancien !» AEROSUISSE reprend cette principale pré-occupation des membres de l'ASEA et la soutient activement et durablement, en fonction de ses possibilités.

L'industrie aérospatiale fête le succès de Rosetta

En 2014, l'industrie aérospatiale suisse et ses partenaires ont eu matière à célébrer: après un périple de onze ans dans l'espace, la sonde spatiale européenne Rosetta a atteint son objectif, la comète Tchourioumov-Guérassimenko. En novembre, un petit atterrisseur est venu se poser sur la comète; l'histoire de l'aéronautique n'avait jusque-là encore jamais connu ce type d'atterrissage. Les scientifiques et les entreprises suisses ont fortement contribué au développement de Rosetta. À la demande de l'Institut de physique de l'Université de Berne, l'entreprise RUAG a construit pour l'instrument Rosina (Rosetta Orbiter Spectrometer for Ion and Neutral Analysis) un spectromètre de masse à haute résolution, également appelé DFMS (Double Focussing Mass Spectrometer). Rosina doit déterminer la composition de l'atmosphère très ténue et ionosphère de la comète. De plus, l'industrie aérospatiale suisse a également pu démontrer ses capacités en 2014 grâce

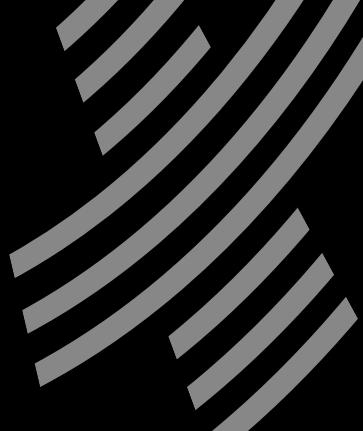
Schweizer als Partner im Ariane-6-Programm

Auf ihrer ausserordentlichen Ministerrats-Konferenz im Herbst haben die ESA-Raumfahrtminister den Einstieg in die Entwicklung einer neuen europäischen Trägerrakete beschlossen. Die Ariane 6 soll Anfang des kommenden Jahrzehnts die Ariane 5 ablösen. Als wichtiger Partner der ersten Stunde im Ariane-6-Programm soll die Schweiz auch bei der Entwicklung und beim späteren Betrieb der Ariane 6 eine wichtige Rolle spielen. Die Voraussetzungen dafür müssen Politik und Industrie in enger Zusammenarbeit schaffen. Die AEROSUISSE hat ihren Support bereits zugesichert. Der Anfang ist bereits gemacht: Bei RUAG Space in Emmen entsteht derzeit ein neues Fertigungszentrum, in dem Nutzlastverkleidungen für Trägerraketen in einem neuen teilautomatisierten Prozess zu erheblich niedrigeren Kosten produziert werden können als bisher.

à une série de missions réussies. On mentionnera notamment le dernier vol d'un véhicule automatique de transfert européen ou ATV (Automated Transfer Vehicles). La Suisse a joué un rôle important dans la fabrication de la structure et des mécanismes de l'ATV.

Des partenaires suisses pour le programme Ariane 6

Lors de la conférence extraordinaire du Conseil des ministres qui s'est tenue cet automne, les ministres de l'ESA en charge de la politique spatiale ont décidé de concevoir un nouveau lanceur européen. Ariane 6 doit remplacer Ariane 5 au début de la prochaine décennie. Partenaire important de la toute première heure du programme Ariane, la Suisse jouera également un rôle essentiel dans la conception et, plus tard, dans l'exploitation d'Ariane 6. Il est important que les responsables politiques et l'industrie travaillent ensemble afin de créer les conditions nécessaires. AEROSUISSE a déjà obtenu leur soutien. Les premières pierres sont posées: un nouveau centre de fabrication est actuellement en construction dans l'entreprise RUAG Space située à Emmen.



Philippe Hauser



General Aviation

Sichtflugverkehr wird von Landesflughäfen verdrängt

Die General Aviation, insbesondere der Sichtflugverkehr, wird über kurz oder lang von den internationalen Flughäfen von Zürich und Genf verdrängt. Derweil in Zürich mit Dübendorf ein Ersatz in Sichtweite liegt, ist die Situation in Genf erheblich ernster. Im Rahmen der Studie «Flugplatzlandschaft Schweiz»

wird vor allem die Suche nach einer Alternative für die Genfer Kleinaviatik forciert. Die AEROSUISSE unterstützt diese Aktivitäten im Sinne der General Aviation.

2. Luftfahrtpolitischer Bericht des Bundesrates

Die AEROSUISSE hat ein sehr detailliertes Thesenpapier zu diesem Thema entworfen und über das «Swiss Aviation Leadership Team» dem Bundesamt für Zivilluftfahrt eingereicht. Das Papier unterstützt die Anliegen der General Aviation in vielen Punkten. Auch in der Folge wird die AEROSUISSE die Entwicklung des 2. Luftfahrtpolitischen Berichts des Bundesrates eng begleiten.

Support für Flugplatz Dübendorf

Den Zuschlag für den Betrieb des zivilen Flugplatz Dübendorf hat die von der AEROSUISSE unterstützte Flugplatz Dübendorf AG vom Bundesrat erhalten. Auch im Rahmen der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt, die von der AEROSUISSE verwaltet wird, ist der Flugplatz Dübendorf anlässlich der Herbstsession thematisiert worden. Ebenfalls hat die AEROSUISSE in Sachen Kantonaler Richtplan Zürich unterstützend gewirkt.

Stellungnahmen zu Vernehmlassungen

Die AEROSUISSE hat sich auch für andere Themen im Bereich der General Aviation förderlich eingesetzt, indem sie zu öffentlichen Vernehmlassungen Stellung bezogen hat. Die wichtigsten Stellungnahmen betrafen die Teilrevision des Bundesgesetzes über die Meteorologie und Klimatologie, die Totalrevision der Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge sowie die Revision der Verordnung über die Wasser- und Zugvogelreservate.

Aviation générale

Le trafic VFR évincé des aéroports nationaux

À court ou à long terme, l'aviation générale, notamment le vol à vue, sera évincé des aéroports internationaux de Zurich et de Genève. Alors que l'aérodrome de Dübendorf pourrait accueillir l'aviation générale provenant de l'aéroport de Zurich, la situation à Genève est bien plus grave. L'étude «Paysage aéroportuaire suisse» permet avant tout de rechercher une alternative pour les petits aéronefs de Genève. AEROSUISSE soutient ces activités dans l'intérêt de l'aviation générale.

2ème rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique

AEROSUISSE a élaboré des propositions très détaillées concernant ce sujet et les a transmises à l'Office fédéral de l'aviation civile par le biais de la «Swiss Aviation Leadership Team». Ce document vient appuyer les préoccupations de l'aviation générale sur bon nombre de points. Par la suite également,

AEROSUISSE suivra de près l'évolution du 2ème rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique.

Soutien à l'aérodrome de Dübendorf

Soutenue par AEROSUISSE, la société Flugplatz Dübendorf AG a été retenue par le Conseil fédéral pour assurer l'exploitation civile de l'aérodrome de Dübendorf. Celui-ci a aussi fait l'objet de discussions à l'occasion de la session d'automne, dans le cadre du Groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale, administré par AEROSUISSE. La Fédération a également soutenu activement le plan directeur cantonal de Zurich.

Prises de position concernant les procédures de consultation

En prenant position sur des procédures de consultation publiques, AEROSUISSE a également montré son soutien et son engagement pour d'autres thèmes en rapport avec l'aviation générale. La révision partielle de la loi fédérale sur la météorologie et la climatologie, la révision totale de l'ordonnance concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs ainsi que la révision de l'ordonnance sur les réserves d'oiseaux



Teilweise Aufhebung des UL-Verbots

Der Bundesrat hat beschlossen, das Verbot von Ultraleichtflugzeugen teilweise aufzuheben. Die AEROSUISSE hat dies seit Jahren gefordert. Zugelassen werden neu Gyrocopter, aerodynamisch gesteuerte Flugzeuge mit Elektroantrieb sowie Hängegleiter, die mit Fahrgestell und Elektroantrieb ausgerüstet sind. Für die neu zugelassenen Luftfahrzeuge gilt aber eine Flugplatzpflicht. Diese Bedingung ist für die Hängegleiter eine massive Einschränkung. Sehr negativ und unverständlich ist zudem das unveränderte Verbot von füssegestarteten Hängegleitern mit Elektroantrieb.

d'eau et de migrants ont constitué les prises de position les plus importantes.

Assouplissement de l'interdiction des ULM

Le Conseil fédéral a décidé de lever partiellement l'interdiction frappant les avions ultralégers motorisés (ULM). Cela faisait des années qu'AEROSUISSE le réclamait. Les nouveaux aérogires, les avions à propulsion électrique dotés de commandes aérodynamiques et les deltaplanes, équipés de châssis et de moteurs électriques, ont désormais le feu vert. Cependant, les aéronefs nouvellement autorisés devront obligatoirement décoller ou atterrir sur des aérodromes. Cette condition représente une contrainte de taille pour les deltaplanes. Il est donc fâcheux et difficile de comprendre pourquoi les deltaplanes avec décollage à pied et équipés d'une propulsion électrique sont toujours interdits.



Daniel Ruhier



Internationales

Immer mehr neue EU-Verordnungen

Die nach der Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 in diversen Bereichen reduzierte Zusammenarbeit mit der EU ver-

mochte die Übernahme weiterer EU-Rechtsakte im Luftfahrt-

bereich nicht zu bremsen – im Gegenteil: Im Laufe der

Schweiz plädierte die AEROSUISSE im Thesenpapier für die neue Schweizer Luftfahrtpolitik einmal mehr, bei der globalen Harmonisierung der Vorschriften für die zivile Luftfahrt eine verhältnismässige Anwendung internationaler Regeln sowie die volle Ausnützung des nationalen Handlungsspielraums anzustreben.

Kontakte mit Bundesämtern

Berichtsperiode wurden neben der Sitzung des Gemischten Luftverkehrsausschusses zusätzlich zwei schriftliche Verfahren zur Aufnahme neuer EU-Verordnungen in den Anhang zum bilateralen Luftverkehrsabkommen Schweiz–EG durchgeführt. Vereinbart, in Zukunft regelmässig einen Informationsaustausch zwischen der AEROSUISSE und der Oberzolldirektion. Es wurde vereinbart, in Zukunft regelmässig einen Informationsaustausch zum Thema «Grenzüberschreitende Flüge» zu pflegen. Die Teilnehmer am «International Aviation and Space Symposium» erlebten einen Höhepunkt der im Rahmen von AIR14 in Payerne durchgeföhrten Anlässe. Das im Vorjahresbericht erwähnte AEROSUISSE-Factsheet über die Konsequenzen einer allfälligen Kündigung des Luftverkehrsabkommens Schweiz–EU

kommen betreffend der Inkraftsetzungstermine neuer Verordnungen sowie der Opt-outs für die schweizerischen Luftfahrt-Sparten zu bemängeln.

Nationalen Handlungsspielraum nutzen

Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandorts

Affaires internationales

Toujours plus de nouvelles ordonnances UE

Suite à la votation du 9 février 2014, la collaboration avec l'UE touchant divers domaines s'est quelque peu réduite sans parvenir pour autant à freiner la reprise d'autres actes normatifs de l'UE dans le secteur aéronautique, bien au contraire: outre

la réunion du Comité mixte des transports aériens, deux procédures écrites supplémentaires ont été exécutées au cours de la période sous revue. Celles-ci visent à inclure de nouvelles ordonnances UE dans l'annexe de l'accord bilatéral entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien. Les acteurs concernés et la Commission ont examiné les projets des trois procédures et ont participé aux deux séances de préparation organisées par l'OFAC. Le représentant de la Commission a saisi cette occasion pour déplorer le manque de transparence dans l'annexe de l'accord bilatéral sur le transport aérien concernant les dates d'entrée en vigueur des nouvelles ordonnances et les possibilités de non-participation des secteurs aéronautiques suisses.

Exploiter la marge de manœuvre nationale

Afin de renforcer la compétitivité du pôle aéronautique suisse, AEROSUISSE a plaidé une fois encore dans ses propositions pour la nouvelle politique aéronautique suisse en faveur d'une harmonisation mondiale des règlements pour l'aviation civile et invite à appliquer proportionnellement les règles internationales et à exploiter pleinement la marge de manœuvre nationale.

Contact avec les offices fédéraux

Avec la participation des représentants du secteur concernés, le président de la Commission a tenu en avril une première réunion de coordination d'AEROSUISSE avec la Direction générale des douanes. Il a été convenu d'entretenir à l'avenir un échange régulier d'informations sur le thème des « Vols transfrontaliers ». Les participants de l'« International Aviation and Space Symposium » ont pu vivre un grand moment lors de cet événement organisé dans le cadre d'AIR14 à Payerne. Mentionné dans le rapport de l'année précédente, le factsheet d'AEROSUISSE portant sur les conséquences d'une dénonciation éventuelle de l'accord sur le transport aérien entre la Confédération suisse et la Communauté européenne a également éveillé l'intérêt de l'OFAC.



Daniel Gaus



Risiko-Management und Versicherungen

Erhöhte Schadenbelastung in der Luftfahrtindustrie

Weltweit konnte die gesamte Versicherungsbranche 2014 auf ein erfreuliches Jahr mit leichtem Prämienwachstum zurückblicken. Im Bereich der Luftfahrtversicherung überschatteten allerdings zwei Grossschadeneignisse den Trend der rückläufigen Zwischenfälle innerhalb der kommerziellen Luftfahrt. Zum einen wirft das komplette Verschwinden von Malaysia-Airlines-Flug 370, einer Boeing 777 mit 239 Personen an Bord, anfangs März 2014 im Südchinesischen Meer sicherheitstechnisch wie auch versicherungsseitig unvermindert einige Fragezeichen auf. Zum anderen führte der grausame Gewaltakt auf die Boeing 777 (Malaysia-Airlines-Flug 17) durch eine Boden-Luft-Rakete über dem ukrainischen Luftraum zu erhöhter internationaler Besorgnis.

Organhaftpflichtversicherung für Mitglieder

In Zusammenarbeit mit einem Schweizer Makler konnte die AEROSUISSE für ihre Mitglieder eine äusserst interessante

Rahmenvereinbarung im Bereich der Organhaftpflichtversicherung aufsetzen. Neben schweizweit einzigartig günstigen Prämien bei marktüblichen Vertragsbedingungen, verfügt der international tätige Versicherer zudem über eine schlanke Organisationsform und kann somit den Mitgliedern mit Niederlassungen in Europa oder USA eine äussert interessante Alternative zu den bekannten Versicherungslösungen anbieten.

Potentiale für Kosteneinsparungen nutzen

Die AEROSUISSE bietet in ihrer Eigenschaft als Dachverband eine ideale Plattform, gemeinsame Herausforderungen anzusprechen und Lösungsoptionen für ganze Geschäftszweige anzugehen. Stabile Rahmenbedingungen im eigenen Versicherungsportfolio sind zwar begrüssenswert, tragen jedoch kaum allen vorteilhaften Tarifanpassungen der zahlreichen Versicherungsanbieter Rechnung. Eine regelmässige Überprüfung hilft unweigerlich, Kostensparpotentiale besser zu nutzen.

Gestion du risque et assurances

Une charge de sinistres plus élevée dans l'industrie aéronautique

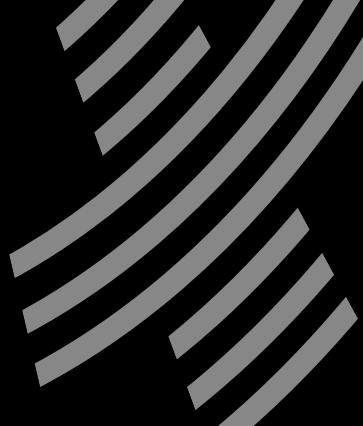
Dans le monde entier, l'ensemble du secteur des assurances a connu une année 2014 plutôt réjouissante, enregistrant une légère croissance des primes. Dans le domaine des assurances aéronautiques, deux sinistres majeurs sont toutefois venus assombrir la tendance à la baisse du nombre d'incidents dans l'aviation commerciale. D'une part, la disparition complète du vol 370 Malaysia Airlines soulève quelques questions encore sans réponses, non seulement au niveau de la sécurité mais aussi sur le plan des assurances. L'appareil, un Boeing 777 transportant 239 passagers, s'est abîmé début mars 2014 dans la mer de Chine méridionale. D'autre part, l'épouvantable acte de violence commis sur le Boeing 777 (vol 17 Malaysia Airlines), abattu par un missile sol-air au-dessus de l'espace aérien ukrainien, a renforcé les inquiétudes internationales.

Assurance responsabilité civile des organes de société

En collaboration avec un courtier suisse, AEROSUISSE a pu établir un accord-cadre extrêmement intéressant pour ses membres en ce qui concerne l'assurance responsabilité civile des organes de société. En plus de proposer des primes extrêmement avantageuses par rapport aux offres concurrentes en Suisse pour les contrats classiques, l'assureur opérant sur le plan international a également une forme d'organisation allégée et peut par conséquent offrir aux membres possédant des succursales en Europe ou aux USA une alternative extrêmement intéressante aux assurances existantes.

Exploiter le potentiel pour réaliser des économies

En tant que Fédération faîtière, AEROSUISSE constitue une plate-forme idéale pour évoquer les défis communs et aborder les solutions possibles pour l'ensemble des branches d'activité. Il est certes souhaitable de disposer d'un cadre stable dans son propre portefeuille d'assurance, mais aucun ne prend en compte toutes les adaptations tarifaires avantageuses des nombreux assureurs. Il est important de procéder à des vérifications régulières afin d'exploiter au mieux le potentiel d'économie.



Christoph Regli



Bildung, Forschung und Innovation

Rahmenlehrplan Pilot/in HF in Kraft

Nach einem langen Prozess mit dem Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation (SBFI) und der Mithilfe betroffener Flugschulen konnte der Rahmenlehrplan Pilot/in HF am 13. August 2014 verabschiedet und in Kraft gesetzt werden. Zudem ist er in drei Sprachen übersetzt worden.

Umsetzung Artikel 103 a/b LFG

Nachdem der Verordnungsentwurf vom BAZL vorgelegt ist, hat die Kommission Bildung, Forschung und Innovation der AEROSUISSE (K-BFI) zusammen mit dem Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) und dem SBFI am Finalisieren der Verordnung gearbeitet. Es galt, verschiedene Detail- und Abgrenzungsfragen zu klären. In einer ersten Phase soll die Ausbildung der Piloten vom Bund unterstützt werden, die anderen Berufszweige sollen anschliessend folgen.

Formation, recherche et innovation

Entrée en vigueur du plan d'études cadre pilote diplômé(e) ES

Au terme d'un long processus engagé avec le Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI) et avec le concours des écoles de pilotage concernées, le plan d'études cadre pilote diplômé(e) ES a pu être adopté et est entré en vigueur le 13 août 2014. Il a par ailleurs été traduit en trois langues.

Application de l'article 103 a/b LA

Après la présentation du projet d'ordonnance par l'OFAC, la commission formation, recherche et innovation d'AEROSUISSE (C-FRI) a collaboré avec le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) et avec le SEFRI afin de finaliser l'ordonnance. Il a fallu examiner différentes questions, notamment les détails et le périmètre. La

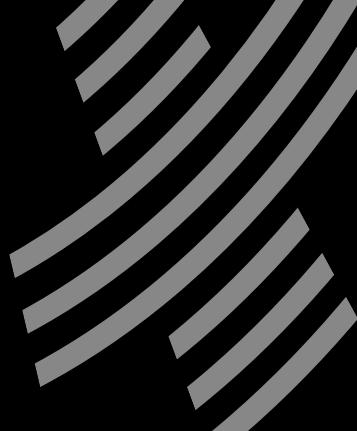
Zudem fanden im Hinblick auf die Förderung der Forschung und Entwicklung neuer Technologien erste Gespräche mit verschiedenen Sparten der Luftfahrt statt.

Die neue AEROSUISSE-Ausbildungsbroschüre «Ich lerne aviatisch» erscheint 2015.

Confédération encourage dans un premier temps la formation des pilotes, puis viendra le tour des autres professions du secteur.

De plus, les premières discussions avec les acteurs de l'aéronautique ont eu lieu afin de promouvoir la recherche et de développer de nouvelles technologies.

La nouvelle brochure de formation AEROSUISSE «Je découvre le monde de l'aérien» doit paraître en 2015.



Hansjörg Bürgi



Kommunikation

Die neue Website bewährt sich

Seit dem Herbst 2014 verfügt die AEROSUISSE über einen neuen Auftritt im Internet. Die neue Website ist benutzerfreundlicher und informiert laufend über die aktuellen Geschäfte des Verbandes. Zudem steigern stetig wechselnde Bilder die Attraktivität und erhöhen die Verweildauer der Besucher. Eine eigene Unterseite ist auch den Berufen der Luftfahrt gewidmet worden, die mit nützlichen Links zu verschiedenen Aviatik-Berufen ergänzt worden ist. Dank der neuen AEROSUISSE-Website ist auch die Besucherzahl markant gestiegen. Die Mitglieder sind zudem aufgerufen, Neuigkeiten aus ihrem Bereich oder ihrer Firma der AEROSUISSE mitzuteilen, damit diese auch auf der Website veröffentlicht werden können.

Gut beachtete Medienmitteilungen

2014 hat die AEROSUISSE in drei Medienmitteilungen Stellung bezogen: Klar hat sich der Verband für die Beschaffung des Gripens eingesetzt, weil die Durchsetzung der Lufthoheit im

schweizerischen Luftraum zur Primäraufgabe der Luftwaffe gehört, aber auch weil die schweizerische Luft- und Raumfahrt auf eine enge und gute Zusammenarbeit mit der Luftwaffe angewiesen ist. In einer weiteren Medienmitteilung äusserte die AEROSUISSE ihre Freude über den Bundesratsentscheid zum Flugplatz Dübendorf. Zu diesem positiven Entscheid hat die effektive Verbandsarbeit der AEROSUISSE wesentlich beigetragen. Anlässlich der Generalversammlung am 2. Oktober 2014 präsentierte die AEROSUISSE ihre Vorstellungen über die neue Schweizer Luftfahrtpolitik, die in den neuen Luftfahrt-politischen Bericht LUPO II einfließen sollen.

AEROSUISSE AWARD für Flarm-Entwickler

An der Generalversammlung erfolgte auch die Verleihung des AEROSUISSE AWARDS mit dem der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt grosse Verdienste von natürlichen und juristischen Personen zu Gunsten des schweizerischen Luft- und Raumfahrtstandortes würdigt. 2014 wurden die Entwickler des Kollisions-Warngerätes Flarm – eine Schweizer Erfindung – ausgezeichnet. Paul Kurrus übergab den Award an die Gründer der Flarm Technologie GmbH, Andrea Schlapbach, Urs Rothacher und Urban Mäder.

Communication

Le nouveau site Web fait ses preuves

Depuis l'automne 2014, AEROSUISSE a un tout nouveau site Web. Plus convivial, il vous informe des dernières actualités de la Fédération. De plus, le défilement constant des images augmente son attrait ainsi que la durée de navigation des internautes. Nous avons aussi consacré une page aux métiers de l'aéronautique, complétée par des liens utiles vers les différentes professions du secteur. Grâce au nouveau site Web AEROSUISSE, le nombre de visiteurs a également considérablement augmenté. Les membres sont invités à transmettre à AEROSUISSE les nouveautés concernant leur domaine ou leur entreprise pour qu'elles soient publiées sur notre site Web.

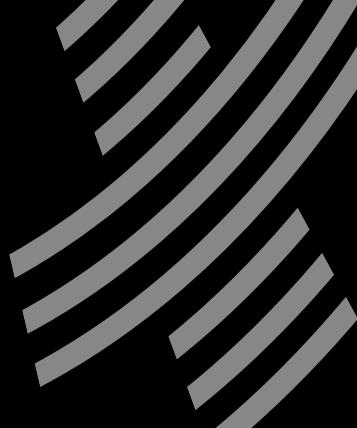
Des communiqués de presse très remarqués

En 2014, AEROSUISSE a exprimé sa position dans trois communiqués de presse: la Fédération s'est clairement prononcée en faveur de l'acquisition du Gripen parce que les Forces aériennes ont pour mission principale de préserver la sou-

veraineté sur l'espace aérien suisse et que l'aéronautique et l'aérospatiale suisses dépendent de la bonne et étroite collaboration avec les Forces aériennes. Dans un autre communiqué de presse, AEROSUISSE a exprimé sa satisfaction quant à la décision prise par le Conseil fédéral concernant l'aérodrome de Dübendorf. L'efficacité du travail réalisé par AEROSUISSE a fortement contribué à cette décision positive. Lors de l'assemblée générale du 2 octobre 2014, AEROSUISSE a présenté ses idées pour la nouvelle politique aéronautique suisse, qui devront être exposées dans le nouveau rapport sur la politique aéronautique LUPO II.

AEROSUISSE AWARD pour le concepteur de Flarm

L'assemblée générale a également donné lieu à la remise de l'AWARD AEROSUISSE par lequel la Fédération récompense les grands mérites de personnes physiques et morales en faveur du pôle aéronautique et aérospatiale suisse. Cette année, le prix a été attribué aux concepteurs du système de prévention des collisions aériennes Flarm – une invention suisse. Paul Kurrus a remis l'Award aux fondateurs de Flarm Technologie GmbH: MM. Andrea Schlapbach, Urs Rothacher et Urban Mäder.



Philip Kristensen



Geschäftsstelle

2014 ist die Erarbeitung des Thesenpapiers zur Schweizer Luftfahrtpolitik als Meilenstein zu bezeichnen. Mit Vertretern aus allen Sparten der zivilen und militärischen Luftfahrt und der Raumfahrt ist es unter der Federführung der AEROSUISSE gelungen, die wichtigsten Anliegen und Forderungen der schweizerischen Luft- und Raumfahrt an Politik und Verwaltung festzuhalten. Die AEROSUISSE arbeitet nun daran, dass der Bundesrat diese Anliegen bei der Überarbeitung seines Luftfahrtpolitischen Berichtes aus dem Jahr 2004 berücksichtigt und umsetzt.

Support für Gripen und AIR14

Besonders erfreulich hervorzuheben sind im Berichtsjahr die lichkeiten der Luftwaffe in Payerne, wo einige der weltbesten Flugstaffeln, aber auch die besten Schweizer Piloten im Ein- satz waren. Die AEROSUISSE war an der AIR14 mit einem Infostand in der «Dream Job Street» präsent. In diesem Zu sammenhang ist auch anzufügen, dass trotz des Engagements

der AEROSUISSE das Stimmvolk am 18. Mai 2014 Nein zur Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges sagte. Für die Luftwaffe bleibt die Herausforderung bestehen, wie der Himmel über der Schweiz ohne neue Kampfflugzeuge geschützt werden kann.

Endlich: Verbot der UL aufgehoben

Weiter ist der positive Entscheid des Bundesrats zu erwähnen, das Verbot von Ultraleichtflugzeugen teilweise aufzuheben. Seitdem 1984 das Fliegen mit Ultraleichtflugzeugen verboten wurde, haben die AEROSUISSE und die Vertreter der Schweizer Leichtaviatik mit viel Ausdauer für die Zulassung dieser Fluggeräte gekämpft.

An der AEROSUISSE-Generalversammlung vom 2. Oktober 2014 im Verkehrshaus in Luzern nahmen rund 80 Personen teil; 8 Neumitglieder, darunter die Schweizer Luftwaffe, konnten begrüßt werden.

Der AEROSUISSE AWARD 2014 ging dieses Jahr an die Entwickler des Kollisions-Warngerätes Flarm, eine Schweizer Ersatz waren. Der AEROSUISSE-Präsident Paul Kurrus übergab den Award an die Gründer der Flarm Technologie GmbH, Andrea Schlapbach, Urs Rothacher und Urban Mäder.

Secrétariat

L'élaboration des propositions pour la politique aéronautique suisse représente un jalon important de l'année 2014. Avec des représentants issus de tous les secteurs de l'aviation civile et militaire et de l'aérospatiale et grâce à AEROSUISSE, les principales préoccupations et exigences de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses ne perdent pas de vue les aspects politique et administratif. AEROSUISSE travaille actuellement à ce que le Conseil fédéral prenne ces préoccupations en compte et les applique lors de la révision de son rapport de 2004 sur la politique aéronautique.

Soutien au Gripen et à AIR14

On soulignera en particulier et avec satisfaction, qu'au cours de l'année de référence, plus de 400'000 personnes sont venues participer aux festivités organisées en l'honneur de l'anniversaire de l'aviation militaire à Payerne. Elles ont notamment pu assister aux incroyables prestations des meilleures escadrilles du monde, mais aussi des meilleurs pilotes de

suisse. AEROSUISSE était présent à AIR14 et tenait un stand d'information dans la «Dream Job Street». Dans ce contexte, il faut également rappeler que, malgré l'engagement d'AEROSUISSE, le peuple a dit non à l'acquisition d'un nouvel avion de combat lors de la votation du 18 mai 2014. Pour les Forces aériennes, le défi reste entier : comment protéger le ciel suisse sans nouveaux avions de combat ?

Enfin: levée de l'interdiction des ULM

Attardons-nous à présent sur la décision positive prise par le Conseil fédéral de lever partiellement l'interdiction frappant les avions ultralégers motorisés. Depuis l'interdiction de vol des ULM en 1984, AEROSUISSE et les représentants de l'aviation légère suisse se sont battus avec beaucoup de persévérance pour que ces appareils puissent à nouveau être autorisés.

Près de 80 personnes ont assisté à l'assemblée générale d'AEROSUISSE qui s'est tenue le 2 octobre 2014 au Musée des transports de Lucerne; 8 nouveaux membres y ont pris part, dont les Forces aériennes suisses. Cette année, l'AWARD AEROSUISSE 2014 a été attribué aux concepteurs du système de prévention des collisions aériennes Flarm, une invention



Gutbesuchte PGLR-Veranstaltungen

Die Parlamentarische Gruppe für Luft- und Raumfahrt (PGLR) hat während jeder Session eine Veranstaltung zu einem aktuellen Thema durchgeführt:

In der Frühjahrssession 2014 wurden die Erfolge und Herausforderungen der Schweizer Raumfahrt präsentiert sowie deren Relevanz für eine moderne Schweiz aufgezeigt.

Thema der Sommersession 2014 waren die neuen «Herrlicher am Himmel», die Fluggesellschaften aus dem arabischen Golf sowie der Türkei. Diese drängen mit grossen Kapazitäten auf den europäischen Markt vor. Es wurden Lösungen aufgezeigt, wie die Politik damit umgehen soll und vor allem wie die langfristige Anbindung der Schweiz und damit die volkswirtschaftliche Entwicklung sichergestellt werden kann.

Der zivile Flugplatzhalter von Dübendorf wurde an der Veranstaltung in der Herbstsession 2014 vorgestellt. Die Flugplatz Dübendorf AG, bestehend aus einem breit abgestützten und gut vernetzten Konsortium aus Schweizer Unternehmen und Verbänden der Geschäftsfliegerei, der Leichtaviatik und der Flugrettung, soll die Chance nutzen, den Wirtschaftsstandort Zürich mit einer leistungsfähigen Luft- und Raumfahrtindustrie zu beflecken.

Der PGLR-Anlass in der Wintersession war der Heli-Industrie gewidmet. Eine Vielzahl von Regulierungen der EASA gefährdet die Existenz der Heli-Industrie in der Schweiz. Vor diesem Hintergrund wurde aufgezeigt, dass es für die Heli-Industrie in der Schweiz unbedingt massgeschneiderte Lösungen braucht.

Acht Vernehmlassungen

Die Überarbeitung der im 2012 von der AEROSUISSE angeregten und vom BAZL in Auftrag gegebenen Studie zum Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs wurde Ende 2014 eingeleitet.

Im Berichtsjahr nahm die AEROSUISSE insgesamt an acht Vernehmlassungen und Anhörungen teil. Hervorzuheben sind:

- Totalrevision der Verordnung über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung: Die AEROSUISSE machte klar, dass Flugrouten möglichst über Gebiete führen sollen, welche wenig besiedelt sind, und nicht nach dem Kriterium, ob es sich um Landschaften oder Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung handelt.
- Lärmschutzverordnung, Flexibilisierung der raumplanerischen Vorsorge gegen Fluglärm: Die AEROSUISSE lehnte

suisse. Paul Kurrus, président d'AEROSUISSE, a remis l'Award aux fondateurs de Flarm Technologie GmbH: MM. Andrea Schlapbach, Urs Rothacher et Urban Mäder.

Les manifestations du GPAA attirent de nombreux participants

Lors de chaque session, le Groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale (GPAA) organise une manifestation sur un thème d'actualité: La session de printemps 2014 a présenté les succès et les défis de l'aérospatiale suisse et a montré son intérêt pour une Suisse moderne. Les nouveaux «maîtres du ciel», les compagnies aériennes des pays du golfe Persique et de la Turquie, étaient l'objet de la session d'été 2014. Ces compagnies gagnent toujours plus de terrain sur le marché européen grâce à leurs grandes capacités. Des solutions politiques ont été présentées pour y faire face et notamment pouvoir assurer à long terme le raccordement de la Suisse et garantir son développement économique.

L'exploitant civil de l'aérodrome de Dübendorf a été présenté lors de la manifestation de la session d'automne 2014. Flugplatz Dübendorf AG est un consortium composé de diverses

entreprises et associations suisses du domaine de l'aviation d'affaires, de l'aviation légère et du sauvetage aérien, toutes interconnectées. Grâce à une industrie de l'aéronautique et aérospatiale performante, la société a l'opportunité de donner des ailes au pôle économique zurichois.

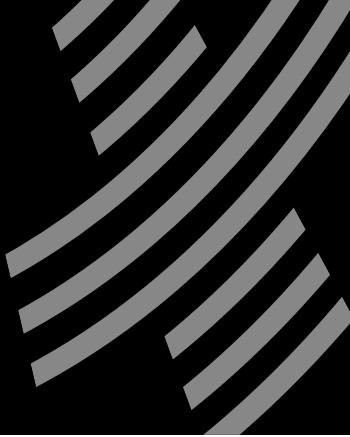
La manifestation GPAA de la session d'hiver a été consacrée à l'aviation héliportée. Un grand nombre de règlements de l'AESA menace son existence en Suisse. Il est donc absolument nécessaire de trouver des solutions adaptées.

Huit procédures de consultation

L'étude sur le monitoring de la compétitivité du transport aérien suisse, suggérée par AEROSUISSE et réalisée en 2012 à la demande de l'OFAC, fait l'objet d'une révision qui a débuté fin 2014.

Au cours de l'année de référence, AEROSUISSE a participé en tout et pour tout à huit manifestations et auditions. Il est bon de souligner les points suivants:

- Révision totale de l'ordonnance concernant l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale: AEROSUISSE a déclaré que les voies aériennes



diese Vorlage ab, da die Flexibilisierung der Nutzungsplanung zu weiteren Einschränkungen des Flugbetriebes in AWACS – Früherkennung des politischen Handlungsbedarfs: Zürich führen und dies auch die Entwicklungsmöglichkeiten der anderen Landesflughäfen Genf und Basel gefährden könnte.

- Teilrevision Bundesgesetz über die Meteorologie und Klimatologie: Für die AEROSUISSE ist der Zugang zu meteorologischen und klimatologischen Daten und Informationen ein wichtiger Beitrag für die Sicherheit in der Aviatur. Dieser Zugang soll für alle Benutzer entweder gratis oder zu gleichen Konditionen erhältlich sein.
- Totalrevision Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge: Die AEROSUISSE hielt in ihrer Antwort zu dieser äusserst wichtigen Vorlage fest, dass die Verordnungsrevision dazu genutzt werden sollte, IFR-Flüge im Luftraum Golf zuzulassen und dass die Begriffe und Regelungen klar definiert sein sollten.
- Revision Verordnung über die Wasser- und Zugvogelreservate: Die AEROSUISSE befürchtet, dass die Erweiterung der Schutzgebiete, vor allem Alter Rhein und Bolle di Magadino, die Sicherheit des Luftverkehrs für die Flughäfen in dieser Region gefährdet.

24 «Frühwarn»-Factsheets

Das Überwachungskonzept «AWACS» der AEROSUISSE soll frühzeitig politische Entwicklungen erkennen. Die entscheidenden Organe werden vom Geschäftsführer mittels so genannter «AWACS-Factsheets» über politische Luft- und Raumfahrtgeschäfte sowie die Tätigkeit von Parlament und Kommissionen informiert. Im Berichtsjahr publizierte der Geschäftsführer 24 AWACS-Factsheets.

Die AEROSUISSE gab im Berichtsjahr zu folgenden Dossiers ihre Position bekannt:

- Teilrevision der gesetzlichen Bestimmungen über die Warenauffuhr im Reiseverkehr: Die AEROSUISSE lehnte den Einbezug des Wertes aller alkoholischer Getränke und Tabakwaren in die Berechnung der Wertfreigrenze entschieden ab.
- Ja zum Gripen – Volksabstimmung vom 18. Mai 2014: Die AEROSUISSE setzte sich zugunsten des Kaufes von neuen Kampfflugzeugen ein.
- Motion von Frau Nationalrätin Susanne Leutenegger Oberholzer «Nachtflugsperre auf den Landesflughäfen. Der Gesundheit der Anwohnenden Rechnung tragen»: Die AERO-

devaient si possible surplomber les zones peu habitées et que les paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale ne rentraient pas en ligne de compte.

- Ordonnance sur la protection contre le bruit, assouplissement des mesures préventives en matière d'aménagement du territoire contre le bruit du trafic aérien: AEROSUISSE a rejeté cette proposition car l'assouplissement des plans d'affectation pourrait entraîner d'autres restrictions des opérations de vol à Zurich et menacer également les possibilités de développement des autres aéroports nationaux, Genève et Bâle.
- Révision partielle de la loi fédérale sur la météorologie et la climatologie: AEROSUISSE considère l'accès aux données et aux informations météorologiques et climatologiques comme une contribution importante à la sécurité de l'aviation. Tous les utilisateurs doivent y avoir accès gratuitement ou alors selon les mêmes conditions.
- Révision totale de l'ordonnance du DETEC sur les règles de l'air applicables aux aéronefs: dans sa réponse concernant cette proposition extrêmement importante, AEROSUISSE a estimé que la révision de l'ordonnance devait servir à auto-

riser les vols IFR dans l'espace aérien du Golfe et que les termes et les règlements devaient être clairement définis.

- Révision de l'ordonnance sur les réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs: AEROSUISSE craint que l'élargissement des zones protégées, notamment Alter Rhein et Bolle di Magadino, menace la sécurité du trafic aérien pour les aéroports situés dans cette région.

24 factsheets «alerte précoce»

AWACS – Détection précoce des interventions politiques nécessaires: le concept de surveillance «AWACS» d'AEROSUISSE permet de détecter à temps les évolutions politiques. Les organes exécutifs d'AEROSUISSE sont informés par le directeur au moyen de «factsheets AWACS» sur les affaires politiques de l'aviation ainsi que sur les activités du parlement et des commissions. Au cours de l'année de référence, le directeur a publié 24 factsheets AWACS.

Durant cette même année, AEROSUISSE a fait part de sa position concernant les dossiers suivants:

- Révision partielle des dispositions légales sur l'importation de marchandises dans le trafic touristique: AEROSUISSE



SUISSE lobbyierte vehement gegen diese Motion. In der Zwischenzeit wurde sie vom Parlament deutlich abgelehnt und ist somit definitiv vom Tisch.

Der Vorstand der AEROSUISSE tagte wie üblich dreimal im Jahr. Zur Vorbereitung und Aufgleisung der Dossiers und Geschäfte dienten die Sitzungen des Vorstandsausschusses, welcher ebenfalls dreimal im Jahr tagt. An der Strategiesitzung der AEROSUISSE im Frühsommer wurden die Herausforderungen und Ziele für die nächsten fünf Jahre bestimmt.

a fermement rejeté l'intégration de la valeur de toutes les boissons alcoolisées et marchandises dérivées du tabac dans le calcul de la franchise-valeur.

- Oui au Gripen – votation du 18 mai 2014: AEROSUISSE s'est engagée en faveur de l'achat de nouveaux avions de combat.
- Motion de Mme la conseillère nationale Susanne Leutenegger Oberholzer «Interdire les vols de nuit sur tous les aéroports nationaux pour ménager la santé des riverains»: AEROSUISSE a fait du lobbying contre cette motion qui a entre-temps été clairement rejetée par le parlement et donc définitivement écartée.

Comme à l'accoutumée, le comité de direction d'AEROSUISSE s'est réuni trois fois dans l'année. Le comité exécutif, qui se réunit le même nombre de fois, a profité de ses réunions pour préparer et mettre sur les rails dossiers et affaires. La réunion stratégique d'AEROSUISSE qui s'est déroulée au début de l'été a permis de fixer les défis et les objectifs pour les cinq prochaines années.



Der Vorstand Le comité de direction

Ausschuss/Comité exécutif

Paul Kurrus, a. Nationalrat,
Präsident (1)

Dr. Dieter Neupert, Rechtsanwalt,
Vizepräsident (2)

Stefan Conrad,
COO Flughafen Zürich AG (3)

Philippe Hauser,
CEO AOPA (4)

Rainer Hiltebrand, COO Swiss International Air Lines AG,
Member of the Management Board (5)

Claudio Lasagni,
CEO Air Service Basel GmbH, (6)

Daniel Weder,
CEO Skyguide (7)

Philip Kristensen,
Geschäftsführer (8)

Vorstand/Comité de direction

Heinz Aebi, Senior VP Group Marketing Communications,
Jet Aviation Management AG (9)

Christian Boppart, Direktor Schweizerischer
Hängegleiter-Verband SHV (10)

Guido Brun, Vorstand Swiss Helicopter
Association SHA (11)

Yves Burkhardt, Generalsekretär
Aero-Club der Schweiz (12)

Robert Deillon, Direktor Genève Aéroport,
Präsident der SIAA (13)

Pius Drescher, CEO Swiss ASD
(Aerospace and Defence Industries) (14)

Daniel Gaus, Branch Manager Zurich,
Global Aerospace Underwriting Managers Ltd. (15)

Dr. Peter Guggenbach, CEO RUAG Space (16)

Markus Kälin, Executive Assistant to the Chairman,
Pilatus Flugzeugwerke AG (17)

Ernst Kohler, CEO Rega (18)

Dr. Thomas Koller, Geschäftsführer Aviasuisse (19)

Dr. Jürg Marx, Präsident Verband Schweizer
Flugplätze (20)

Davide Pedrioli, Delegato cantonale
aviazione civile (21)

Willy Ruf, Senior VP und CEO Swissport
International Ltd. Station Zürich (22)

Daniel Ruhier,
Kommission Internationales (K-INT) (23)

Dr. Pierre Moreillon
Ehrenpräsident/
Président d'honneur

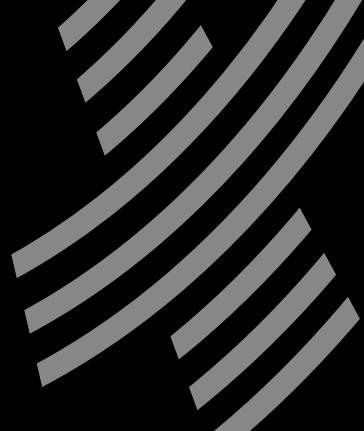


AEROSUISSE Organigramm Stand: 1. Januar 2015 | En date du 1er janvier 2015

Generalversammlung / Assemblée générale		
Kommissionen / Commissions	Vorstand / Comité de direction	Geschäftsführer / Directeur
Dr. Dieter Neupert* Rechtskonsulent/Consultant juridique	Paul Kurrus* Präsident/Président	Philip Kristensen*
Christoph Regli (24), Alois Schneider (25) Kommission für Bildung, Forschung und Innovation (K-BFI) Commission Formation, recherche et innovation (C-FRI)	Dr. Dieter Neupert* Vizepräsident/Vice-président Business Aviation	Kommunikation / Communication
Daniel Ruhier Kommission Internationales (K-INT) Commission Affaires internationales (C-INT)	Stefan Conrad* / Robert Deillon Flughäfen/aéroports	Hansjörg Bürgi (26)
Daniel Gaus Kommission Risiko-Management und Versicherungen (K-RMV) Commission Gestion du risque et assurances (C-GRA)	Philippe Hauser* General Aviation/aviation générale	
	Rainer Hiltebrand* Kommerzielle Luftfahrt/aviation commerciale	
	Claudio Lasagni* / Markus Kälin / Heinz Aebi Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe/ avionneurs et entreprises d'entretien	
	Daniel Weder* Flugsicherung/navigation aérienne	
	Philip Kristensen* Geschäftsleitung/secrétariat	
	Christian Boppart Hängegleiter/vol libre	
	Guido Brun Helikopter/hélicoptères	
	Yves Burkhardt Leichtaviatik, Luftsport/aviation légère, sport aérien	
	Pius Drescher Industrie	
	Daniel Gaus Risikomanagement und Versicherungen / gestion du risque et assurances	
	Dr. Peter Guggenbach Raumfahrt/aérospatiale	
	Ernst Kohler Rettungsflugwesen/vols de sauvetage	
	Dr. Thomas Koller Luftfahrtnutzer/utilisateurs du transport aérien	
	Dr. Jürg Marx Flugplätze/aérodromes	
	Davide Pedrioli Region Südschweiz/région méridionale	
	Willy Ruf Abfertigungsgesellschaften/sociétés d'assistance au sol	
	Daniel Ruhier Internationales/affaires internationales	

*Diese Vorstandsmitglieder gehören auch dem Ausschuss an.

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



Impressionen der Generalversammlung 2014



Impressions de l'Assemblée générale 2014



Die Mitglieder – Les membres

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
AFS all-financial-solutions GmbH, Lupfig
Aircraft Service Grenchen, Grenchen
Air-Espace Sàrl, Colombier
Airline Assistance Switzerland AG, Zürich Flughafen
Airport Altenrhein AG, Altenrhein
Airport Buochs AG, Stans
Air Service Basel GmbH, Basel-Flughafen
Albinati Aeronautics SA, Genève-Aéroport
Alp-Air Bern, Belp
Alpine Air Support GmbH, Brütten
Amac Aerospace Switzerland AG, Basel
AOPA Switzerland, Zürich
AutoGyro AG, Zürich-Flughafen
Avex Aviation Experts AG, Wallisellen
Aviasuisse, Zürich
Aviation Experts Group, Eglisau
Aviation Media AG, Teufen ZH
AviSwiss GmbH, Zollikon
Belair Airlines AG, Glattbrugg
Breitling SA, Grenchen
BTEE SA Environnement & Sécurité/AIRTRACE, Genève
Caminada & Partner AG, Zug
Cargologic AG, Zürich-Flughafen
Cat Aviation AG, Zürich-Flughafen
Cessna Zurich Citation Service Center, Zürich-Flughafen
CGS Corporate Group Service AG, Zürich-Flughafen
Clemessy Switzerland AG, Basel
Clin d'Ailes – Musée de l'Aviation Militaire de Payerne, Payerne
COREB Communauté régionale de la Broye, Payerne
Custodio AG, Zürich-Flughafen
Darwin Airline SA, Lugano
Dasnair SA, Genève-Aéroport
ddpConcepts GmbH, Ennetbürgen
Dnata Switzerland AG, Kloten
Dufry International AG, Basel
Easyjet Switzerland SA, Genève-Aéroport
E-Aviation Swiss Sagl, Agno
Ecole de parachutisme de Château d'Oex, Le Vaud
EFOS Flight Charter AG, Kloten
Engadin Airport, Samedan
Erdöl-Vereinigung, Zürich
Ermini AG, Zürich
EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, Basel-Flughafen
European Business Aviation Association EBAA (Switzerland), Zollikon
ExecuJet Europe AG, Zürich-Flughafen
Fliegerschule Birrfeld AG, Birr-Lupfig
FLUBAG Flugbetriebs AG, Neudorf
Flughafen Bern AG, Belp
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 Aéroport, Genève-Aéroport
Glausen u. Partner AG, Thun
Global Aerospace Underwriting Managers Ltd., Zürich
Great Circle Services AG, Horw
groWing of Switzerland GmbH, Hünenberg
Helvetic Airways AG, Zürich-Flughafen
HLF Aviation, Kloten
Holly Ballon AG, Bremgarten
Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Kloten
Huber + Suhner AG, Pfäffikon
IG AirCargo, Zürich Flughafen
IG Berner Luftverkehr, Bern
IG Flughafen Zürich, Zürich-Flughafen
IG Luftverkehr Vereinigung Pro EuroAirport, Basel
ISS Aviation AG, Zürich-Flughafen

Japat AG/Novartis International AG, Basel
Jet Aviation Management AG, Zürich-Flughafen
Jordi AG – das Medienhaus, Belp
Ju-Air, Dübendorf
Kessler Consulting & Co. AG., Zürich
Lantal Textiles, Langenthal
Legendair Ltd., Reinach
Lightwing Aircraft AG, Stans
Lions Air AG, Zürich-Flughafen
Lugano Airport, Agno
Malbuwit AG, Bern
Mareenco Swisshelicopter AG, Pfäffikon
Mecaplex AG, Grenchen
MEGGITT SA, Fribourg
Meyer Avocats, Genève
MFG Thurgau, Lommis
Motorflug-Veteranen des AeCS – Vétérans du vol à moteur de l'AéCS,
Corcelles-près-Payerne
The Nuance Group AG, Glattbrugg
Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans
Pratt & Whitney Aero Engines International GmbH, Luzern
Premium Jet AG, Zürich
Priora Services, Zürich-Flughafen
Proventavia LLC, Gross
Rabbit-Air, Bachenbülach
Rega Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen
Regionallugplatz Jura-Grenchen AG, Grenchen
Revue Thommen AG, Waldenburg
RUAG Schweiz AG, RUAG Aviation, Emmen
Schweiz. Gletscherpiloten-Vereinigung SGPV – Association suisse des
pilotes de glaciers ASPG, Hergiswil
Schweiz. Hängegleiter-Verband – Fédération Suisse de Vol Libre, Zürich
Schweizer Luftwaffe – Forces aériennes, Dübendorf
Schweiz. Verband Flugtechnischer Betriebe – Association suisse
des entreprises aérotechniques, Basel
Schweiz. Verband ziviler Drohnen – Federation suisse des drones civils,
Bern
Schweiz. Vereinigung für Flugwissenschaften – Association suisse
des sciences aérotechniques, Emmen
Sirius AG, Zürich-Flughafen
Skyguide, Schweizerische AG für zivile und militärische Flugsicherung,
Genève
Sky Jet AG, Zürich-Flughafen
Sky Work Airlines AG, Belp
Slot Coordination Switzerland, Zürich-Flughafen
SPAS Seaplane Pilots Association Switzerland, Lutry
SR Technics Switzerland, Zürich-Flughafen
SSIG Swiss Space Industries Group, Zürich
Super Constellation Flyers Association, Basel
Swiss Aerospace Cluster, St.Gallen
Swiss ASD, Sursee
Swiss Aviation Training Ltd., Zürich-Flughafen
Swiss International Air Lines AG, Basel
Swiss Helicopter Association, Bern
Swiss Jet Ltd., Zürich-Flughafen
Swissport International Ltd., Zürich-Flughafen
Swiss PSA, Swiss Pilot School Association, Meisterschwanden
Swiss Space Systems Holding SA, Payerne
TAG Aviation SA, Genève-Aéroport
TEKO Schweizerische Fachschule, Luzern
Travcon AG, Oberuzwil
Tudor Tech SA, Saint-Imier
Unidelta AG, Rapperswil
Verband Schweizer Flugplätze – Association suisse des aérodromes, Bern
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern
Vulcanair SA, Vésenaz
Wegier Andreas, Bern
Willis AG, Zürich
Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg
Zürich Versicherungsgesellschaft, Zürich

Einzelmitglieder

Herr Dr. Pierre Moreillon, Ehrenpräsident, Lausanne
Herr Kurt Howald, Ehrenmitglied, Muri b. Bern
Herr Christian P. Tschudi, Ehrenmitglied, Rüschlikon



A E R O S U I S S E

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

Tel. +41 (0)58 796 98 90, Fax +41 (0)58 796 99 03

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