

# AERO SUISSE

JAHRESBERICHT 2016  
RAPPORT ANNUEL 2016  
RESOCONTO ANNUO 2016



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

# AEROSUISSE

Die 1968 gegründete AEROSUISSE bezweckt als Dachverband die Wahrung der Interessen der schweizerischen **Luft- und Raumfahrt** und die Sicherung ihrer Existenzgrundlage. Sie nimmt Einfluss auf die Gestaltung der gesetzlichen Grundlagen im Bereich der Luft- und Raumfahrt.

Mit Sachverstand und Tatkraft setzt sich die AEROSUISSE für die Anliegen ihrer Mitglieder ein und agiert als **verbindlicher Ansprechpartner** für Politik, Medien und die breite Öffentlichkeit. Die Schweizer Luft- und Raumfahrt sichert nicht nur die Anbindung der Schweiz an den globalen Wettbewerb; sie bietet zudem umfassende und wertvolle Leistungen sowohl für Industrie als auch Bevölkerung. Zur Gewährleistung einer **nachhaltigen nationalen Wettbewerbsfähigkeit** zählen qualifizierte Arbeitskräfte, eine offene Auseinandersetzung mit Umweltanliegen sowie kreative und engagierte Forschungsbestrebungen.

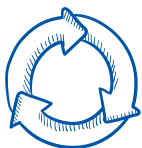
Der AEROSUISSE gehören heute über **140 Firmen und Organisationen** an. Dazu zählen Linien- und Charterfluggesellschaften, die Business Aviation, Landes- und Regionalflughäfen, Flugplätze, Abfertigungsgesellschaften, Flugsicherung, Instandhaltungsbetriebe, Flugzeug- und Komponentenhersteller, die Luftwaffe, Firmen der Raumfahrtindustrie, Flugschulen, luftfahrtorientierte Dienstleistungsunternehmen, **alle massgebenden Verbände** der Schweizer Luftfahrt sowie im weiteren Sinne mit der Luft- und Raumfahrt verbundene Firmen.

Die Bedeutung der Luftfahrt für die Schweizer Volkswirtschaft ist nicht zu unterschätzen. Mehr als 33 Milliarden Franken an Wertschöpfung, was **5,6 Prozent des Bruttoinlandsproduktes** entspricht, sowie über 190'000 Arbeitsplätze stehen im Zusammenhang mit der Schweizer Luftfahrt. Die Luftfahrt verbindet in der Schweiz ansässige Unternehmen erfolgreich mit wichtigen Zuliefer- und Absatzmärkten in aller Welt. Diese Möglichkeit bietet Wachstumsgelegenheiten, **erhöht die Standortattraktivität** und sichert langfristig die nationale Wertschöpfung.

Fondée en 1968 en qualité de fédération faitière, AEROSUISSE défend les intérêts de **l'aéronautique et de l'aérospatiale** suisses et veille à préserver leurs moyens d'existence. Elle exerce son influence sur la législation dans ces deux domaines. AEROSUISSE met son expertise et son énergie au service de ses membres et agit en qualité **d'interlocuteur qualifié** auprès des instances politiques, des médias et du grand public. L'aéronautique et l'aérospatiale permettent à la Suisse de prendre part à l'économie mondiale. Le secteur fournit par ailleurs des prestations utiles et exhaustives pour l'industrie et la population. Pour garantir la pérennité de **la compétitivité nationale**, il s'appuie sur une main d'œuvre qualifiée, une approche ouverte des questions environnementales ainsi que sur des efforts de recherche novateurs et engagés.

AEROSUISSE regroupe aujourd'hui plus de **140 entreprises et organisations**: compagnies aériennes de lignes et de charters, l'aviation d'affaires, aéroports nationaux et régionaux, aérodromes, sociétés d'assistance au sol, contrôle de la navigation aérienne, entreprises de maintenance, fabricants d'avions et de composants, les Forces aériennes, entreprises de l'industrie aérospatiale, écoles de pilotage, entreprises de services tournées vers l'aéronautique ainsi que **toutes les associations importantes** directement ou indirectement liées à l'aéronautique et à l'aérospatiale suisses.

L'importance que revêtent l'aéronautique et l'aérospatiale pour l'économie suisse mérite d'être soulignée. Plus de 33 milliards de francs de valeur ajoutée, ce qui correspond à **5.6 % du PIB**, ainsi que plus de 190'000 emplois sont en corrélation avec le secteur aéronautique. L'aéronautique et l'aérospatiale ont également accompli de nombreux progrès notables au cours des dernières décennies. Le transport aérien relie les entreprises implantées en Suisse avec les fournisseurs et clients du monde entier. Cette prestation favorise la croissance, **renforce l'attrait de notre pays** et garantit la création de valeur à long terme.

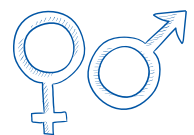


## 33'500'000'000 CHF

Wertschöpfung |  
Valeur ajoutée

## 190'000

Arbeitsplätze | Emplois



# INHALT | CONTENU

|                                                   |           |                                          |
|---------------------------------------------------|-----------|------------------------------------------|
| Vorwort des Präsidenten                           | <b>4</b>  | Introduction du président                |
| Schwerpunkte der Verbandsarbeit<br>der AEROSUISSE | <b>6</b>  | Les actions prioritaires<br>d'AEROSUISSE |
| Kommerzielle Luftfahrt                            | <b>8</b>  | Aviation commerciale                     |
| Flughäfen und Flugplätze                          | <b>12</b> | Aéroports et aérodromes                  |
| Flugsicherung                                     | <b>16</b> | Navigation aérienne                      |
| Luftwaffe                                         | <b>18</b> | Forces aériennes                         |
| Luft- und Raumfahrtindustrie                      | <b>20</b> | Industrie aéronautique et aérospatiale   |
| General Aviation                                  | <b>22</b> | Aviation générale                        |
| Geschäftsstelle                                   | <b>24</b> | Secrétariat                              |
| Kommissionen                                      | <b>26</b> | Commissions                              |
| Impressionen                                      | <b>29</b> | Impressions                              |
| Vorstand                                          | <b>30</b> | Comité de direction                      |
| Organigramm                                       | <b>31</b> | Organigramme                             |
| Mitglieder                                        | <b>32</b> | Membres                                  |
| Stimmen                                           | <b>35</b> | Votes                                    |

Herausgeber: AEROSUISSE, Redaktion: Aero Publications GmbH, Teufen ZH | Übersetzungen: Diane Müller-Tanqueray | Layout: SeeDesign St.Gallen | Druck Rickli+Wyss AG, Bern

Bilder Inhalt: Hansjörg Bürgi (www.skynews.ch), Tino Dietsche (Seite 11), André Aebi (Seite 13), Genève Aéroport (Seite 15), AMAC (Seite 20)

Édition: AEROSUISSE | Rédaction: Aero Publications GmbH, Teufen ZH | Traductions: Diane Müller-Tanqueray | Layout: SeeDesign St-Gall | Impression: Rickli+Wyss AG, Berne

Photos: Photos Hansjörg Bürgi (www.skynews.ch), Tino Dietsche (page 11), André Aebi (page 13), Genève Aéroport (page 15), AMAC (page 20)

Titelbild: Am 22. November 2016 brachte ein Jumbo-Frachter von Cargolux Solar Impulse 2 aus Abu Dhabi nach Dübendorf zurück.

Dort begann 2007 der Bau des ersten Prototypen. Foto Eugen Bürgler

Couverture: Un avion cargo jumbo de Cargolux a rapatrié Solar Impulse 2 le 22 novembre 2016 d'Abu Dhabi à Dübendorf.

C'est là que la construction du premier prototype avait commencé en 2007. Photo Eugen Bürgler

Rückseite: Mit 35 Helikopter an 14 Standorten in der ganzen Schweiz ist Swiss Helicopter AG

der grösste schweizerische Hubschrauberbetreiber. Foto Eugen Bürgler

Verso: Avec 35 hélicoptères sur 14 sites suisses Swisshelicopters est le premier opérateur d'hélicoptères en Suisse. Photo Eugen Bürgler

# Vorwort des Präsidenten



Paul Kurrus

## Liebe Leserinnen, liebe Leser

Im Berichtsjahr hat sich die Schweizer Luftfahrt insgesamt gut entwickelt. Die Zahl der Flugpassagiere stieg um rund fünf Prozent bei annähernd stabiler Bewegungszahl. Allerdings sind damit die Spitzenkapazitäten auf den Flughäfen Genf und Zürich bereits heute ausgeschöpft. Wollen wir sicherstellen, dass wir die Nachfrage auch künftig befriedigen können, muss die Politik dringend Massnahmen treffen, um eine massvolle Entwicklung der Luftfahrt in der Schweiz zu ermöglichen. Die raumplanerische Schaffung von Entwicklungsperspektiven für kommende Generationen mittels Vorgaben in den Objektblättern der Sachpläne für Infrastruktur (SIL) ist die

«Die raumplanerische Schaffung von Entwicklungsperspektiven für kommende Generationen mittels Vorgaben in den Objektblättern der Sachpläne für Infrastruktur (SIL) ist die grösste luftfahrtpolitische Herausforderung für die Schweiz in den kommenden Jahren.» **Paul Kurrus**

grösste luftfahrtpolitische Herausforderung für die Schweiz in den kommenden Jahren.

Die Erosion der Durchschnittserträge und weitere Faktoren stellen die Akteure des Luftverkehrs vor grosse Herausforderungen. Daher sind wir gefordert, auf die Politik und Verwaltung einzuwirken, die Rahmenbedingungen weiter zu verbessern, um eine optimale Anbindung auf dem Luftweg zu erhalten. Dies ist umso dringender weil unsere Wettbewerber, die nicht selten aus industriepolitischen Gründen staatlich gefördert werden, grosse Anstrengungen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit unternehmen.

Vor diesem Hintergrund ist die Verabschiedung des Berichtes zur Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo 2016) im Februar 2016 ausdrücklich zu begrüssen. Mit diesem Bericht wurden die Ziele und die politischen Rahmenbedingungen für alle Sparten der Schweizer Luftfahrt für die kommenden zehn Jahre festgelegt. Mit Genugtuung dürfen wir feststellen, dass die luftfahrtpolitischen Ziele der Landesregierung sich über weite Strecken mit

den Forderungen der AEROSUISSE decken. Die Begleitung des Lupo 2016 und dessen Umsetzung ist das Kerngeschäft der AEROSUISSE.

Im Rahmen der Teilrevision des Luftfahrtgesetzes (LFG 1+) hat der Bund richtigerweise entschieden, auf die Schaffung einer voll gebührenfinanzierten Sicherheitsagentur zu verzichten. Diese Agentur hätte der Luftfahrt Mehrkosten von 55 Millionen Franken pro Jahr verursacht.

Die Wiederaufnahme der finanziellen Unterstützung der Ausbildung von Luftfahrtberufen durch den Bund ist ein sehr erfreulicher Meilenstein. Allerdings sind wir noch nicht am Ziel. Es braucht noch Nachbesserungen. So muss beispielsweise die derzeitige Finanzierung der Ausbildungsunterstützung aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr (SFLV) auf eine verlässlichere Basis gestellt werden und die Unterstützung auf weitere Berufe ausgedehnt werden.

Auf internationaler Ebene hat die Zivilluftfahrt mit der CORSIA Resolution der ICAO als erste weltweite Sparte ein Abkommen zustande gebracht, welches die CO<sub>2</sub>-Emissionen begrenzen will und damit regionale Emissionshandelssysteme überflüssig macht. Die AEROSUISSE bedauert sehr, dass sich die Schweiz trotzdem an das EU-ETS anschliessen will. Dank guter Zusammenarbeit zwischen Behörde, Flugsicherung und Flugplätzen ist man bei der Finanzierung der Flugsicherung auf Regionalflughäfen auf gutem Wege, auch wenn in Teilen dieses Geschäftes noch keine abschliessende Lösung gefunden werden konnte.

Unsere Mitglieder der Sparte Raumfahrt sind sehr erfolgreich unterwegs. Die Ministerkonferenz der 22 Mitgliedstaaten der Europäischen Weltraumorganisation ESA und Kanadas im Dezember 2016 in Luzern unterstreicht die Bedeutung der Schweiz als Raumfahrtnation. Die Zusammenarbeit der Schweizer Luftwaffe mit der Zivilluftfahrt ist ausgezeichnet und im internationalen Vergleich beispielhaft. Sie liegt im gegenseitigen Interesse und wird laufend vertieft.

Die politischen Erfolge der vergangenen Jahre sind zu einem wesentlichen Teil unserem geschlossenen Auftritt gegenüber Öffentlichkeit und Politik unter Führung der AEROSUISSE zu verdanken. Diese Einheit gilt es, auch künftig zu erhalten.

Abschliessend danke ich Ihnen für Ihre Unterstützung und das Vertrauen, das Sie uns auch in diesem Jahr wiederum entgegengebracht haben.

**Paul Kurrus, Präsident**

# Introduction du président

## Chers lecteurs, chères lectrices

Le secteur aérien suisse a globalement enregistré de bons résultats en 2016. Le nombre de passagers a augmenté de près de 5% pour un nombre pratiquement stable de mouvements aériens. Toutefois, les capacités des aéroports de Genève et de Zurich sont déjà épuisées aux heures de pointe. Si nous voulons continuer à satisfaire la demande, des mesures politiques s'imposent dans l'optique d'un développement mesuré de l'aviation en Suisse. Sur le front de l'aménagement du territoire, l'ouverture de perspectives de développement pour les générations futures, grâce aux objectifs figurant dans les fiches de coordination des plans sectoriels de l'infrastructure aéronautique (PSIA), sera le plus gros enjeu de la politique aéronautique nationale dans les années qui viennent.

Cumulée à d'autres facteurs, l'érosion des recettes moyennes place les acteurs du secteur aérien devant des défis de taille. Nous sommes donc tenus d'intervenir auprès des instances politiques et administratives pour que les conditions-cadres soient encore améliorées et facilitent un excellent raccordement aérien. Nos efforts sont d'autant plus urgents que nos concurrents – dont une partie non négligeable bénéficie de subventions reposant sur des stratégies industrielles gouvernementales – qui mettent tout en œuvre pour améliorer leur propre compétitivité.

Dans ce contexte, nous saluons expressément l'adoption, en février 2016, du Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse (Lupo 2016). Il définit les objectifs et le cadre politique applicables à l'ensemble des acteurs du secteur aérien suisse pour les dix prochaines années. Nous avons été satisfaits de constater que les objectifs de politique aéronautique du gouvernement convergeaient en grande partie avec les requêtes d'AEROSUISSE.

Le suivi du Lupo 2016 et de sa transposition constitue le cœur des activités d'AEROSUISSE. Dans le cadre de la révision partielle de la loi sur l'aviation (LA 1+), la Confédération a décidé, à juste titre, de renoncer à la création d'une agence de la sécurité intégralement financée par les redevances. Cette agence aurait entraîné pour le secteur une dépense annuelle supplémentaire de 55 millions de francs.

La relance du soutien financier de la Confédération à la formation dans les métiers aériens constitue un événement majeur dont on peut se féliciter. Nos objectifs ne sont toutefois pas

encore atteints. De plus amples améliorations s'imposent. Le financement actuel du soutien à la formation provenant du Financement spécial du trafic aérien (FSTA) doit, par exemple, reposer sur une base plus fiable, et sa portée doit être étendue à d'autres métiers.

Sur le plan international, grâce à la résolution CORSIA de l'OACI, l'aviation civile est le premier secteur à être parvenu, à l'échelle mondiale, à un accord qui vise une limitation des émissions de CO<sub>2</sub> et rend ainsi superflus les systèmes régionaux d'échanges de quotas

« Sur le front de l'aménagement du territoire, l'ouverture de perspectives de développement pour les générations futures, grâce aux objectifs figurant dans les fiches de coordination des plans sectoriels de l'infrastructure aéronautique (PSIA), sera le plus gros enjeu de la politique aéronautique de la Suisse dans les années qui viennent. » **Paul Kurrus**

d'émissions. AEROSUISSE regrette vivement que la Suisse souhaite malgré tout adhérer au Système communautaire d'échange de quotas d'émissions (SCEQE).

Grâce à la coopération efficace entre les autorités, les services de navigation aérienne et les aéroports, le financement de la navigation aérienne dans les aéroports régionaux est en bonne voie, bien qu'une solution définitive n'ait pas encore pu être trouvée dans certains cas.

Les succès politiques des années passées s'expliquent en grande partie par le fait que nous agissions de manière concertée sur la scène publique et politique. L'image harmonieuse et solidaire dont nous bénéficions est soigneusement orchestrée par AEROSUISSE. Nous devons veiller à la préserver.

Pour terminer, je tiens à vous exprimer de vifs remerciements pour le soutien et la confiance que vous m'avez témoignés une fois encore cette année.

**Paul Kurrus, président**

# Schwerpunkte der Verbandsarbeit der AEROSUISSE



Der am 24. Februar 2016 vom Bundesrat verabschiedete Bericht zur Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo 2016) ist für die AEROSUISSE eine grosse Genugtuung, da sich der Bericht über weite Strecken mit den Forderungen des Dachverbandes deckt. Mit diesem Bericht wurden die Ziele und die politischen Rahmenbedingungen für alle Sparten der Schweizer Luftfahrt für die kommenden zehn Jahre festgelegt. Die konkrete Verfolgung der Umsetzung dieses Berichtes der Landesregierung bildet nun während den nächsten Jahren eines der Kerngeschäfte der AEROSUISSE.

## Langfristige Perspektive fehlt

Die AEROSUISSE hat in ihrer Stellungnahme grundsätzlich die Anpassung des Objektblatts zweite Etappe (SIL 2) für den Flughafen Zürich unterstützt. Sie bedauert aber, dass der Entwurf des Objektblattes keine Lösung aufzeigt, wie sich der Betrieb am Flughafen Zürich langfristig entlang der steigenden Nachfrage entwickeln kann. Damit bleibt für den Landesflughafen und für den Luftfahrtstandort Schweiz insgesamt, aber auch für die betroffene Bevölkerung und die Gemeinden, eine grosse Rechts- und Planungsunsicherheit bestehen, wie und ob überhaupt sich die Infrastruktur des Flughafens Zürich in den nächsten 20 Jahren entwickeln kann.

Die AEROSUISSE ist überzeugt, dass es den europäischen Emissionshandel für den Luftverkehr nicht mehr braucht, da mit CORSIA ein Offsetting-System auf globaler Ebene in Kraft tritt.

## Globale Emissionshandelslösung

Im Rahmen der Vernehmlassung des UVEK zur Klimapolitik hat die AEROSUISSE die Position vertreten, dass auf den Einbezug der Schweizer Luftfahrt in das EU-Emissionshandelssystem zu verzichten ist. Die AEROSUISSE ist überzeugt, dass es den europäischen Emissionshandel für den Luftverkehr nicht mehr braucht, da mit CORSIA ein Offsetting-System auf globaler Ebene in Kraft tritt. Mit dem Offsetting-System CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Avi-

ation) wird die Luftfahrt ab 2020 für ihre wachstumsbedingten Emissionen eine Klimaschutzabgabe für jeden grenzüberschreitenden Flug zahlen. Mit diesen Mitteln werden weltweit CO<sub>2</sub>-senkende Vorhaben finanziert, die in entsprechender Grössenordnung diese Emissionen ausgleichen.

## Neue Berufsbroschüre erschienen

Mit der neuen Berufsbroschüre wird die Vielfalt der Luftfahrtberufe vorgestellt. Im Bereich der Luftfahrt gibt es weitaus mehr Berufsbilder als die der Piloten und Flugbegleiterinnen. Viele interessante Betätigungs- und Einstiegsmöglichkeiten mit sehr guten Zukunftsperspektiven sind dargestellt. Anbieter sind sowohl kommerzielle Airlines und Airports, als auch Flugschulen, die Flugsicherung, Luftfahrtspektionen und der militärische Bereich. Die neue Broschüre gibt einen guten und schnellen Überblick über die Berufe in dieser Branche und beschreibt Studien- und Ausbildungswege. Sie kann über die AEROSUISSE-Webseite bestellt werden. Für die AEROSUISSE ist es zentral, dass der Luftfahrtstandort Schweiz genügend qualifiziertes Personal für die aviatischen Berufe aus dem Inland rekrutiert, ausbildet und in schweizerischen Unternehmen einsetzt.

## Neuer Präsident wird an GV 2017 gewählt

Mit Freude durfte AEROSUISSE-Präsident Paul Kurrus am 13. Oktober 2016 im Verkehrshaus Luzern an der Generalversammlung mit 148 Vertreter der Mitglieder einen Rekord vermelden. Zudem hat die Versammlung den Flugkapitän und Senior Director of External Affairs bei Swiss, Jean-Pierre Tappy, als Nachfolger von Rainer Hiltbrand in den Vorstand gewählt. Auch der neue Genfer Flughafen-direktor André Schneider nimmt im Vorstand Einsitz, er löst Robert Deillon ab. Als zusätzliche Vorstandsmitglieder wurden Jean-Marc Thévenaz, Captain und CEO von EasyJet Switzerland, und der Direktor des EuroAirport, Matthias Suhr, einstimmig gewählt. Paul Kurrus wird noch bis zur GV 2017 als Präsident zur Verfügung stehen, als Nachfolger ist Nationalrat und Linienpilot Thomas Hurter nominiert worden.

Der AEROSUISSE Award 2016 ist an der Generalversammlung an den neusten Schweizer Flugplatz Bressaucourt verliehen worden. Die AEROSUISSE-Jury unter der Leitung von Rudolf Gerber belohnt damit insbesondere den langen Durchhaltewillen der Promotoren dieses Jura-Flugplatzes.

# Les actions prioritaires d'AEROSUISSE

Adopté le 24 février 2016 par le Conseil fédéral, le Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse (Lupo 2016) satisfait largement AEROSUISSE puisqu'il recoupe en grande partie les préoccupations de la Fédération. Il définit les objectifs et le cadre politique applicables à l'ensemble des acteurs du secteur aérien suisse pour les dix prochaines années. Le suivi de sa transposition concrète constituera l'un des principaux objectifs d'AEROSUISSE dans les années à venir.

## **Manque de perspectives à long terme**

Dans une prise de position, AEROSUISSE a globalement encouragé l'adaptation de la fiche PSIA deuxième étape (PSIA 2) pour l'aéroport de Zurich. Elle regrette pourtant que la mouture de la fiche PSIA ne pointe pas de solution de développement à long terme pour une exploitation de l'aéroport de Zurich répondant à la demande croissante. Pour l'aéroport national et l'ensemble de la place aérienne suisse comme pour les communes et la population

AEROSUISSE est persuadée que le trafic aérien peut se passer du système européen puisque le CORSIA offre désormais un mécanisme de compensation à l'échelle mondiale.

concernée, elle ne lève pas les incertitudes juridiques et prévisionnelles attachées au développement, d'ailleurs hypothétique, de l'infrastructure aéroportuaire zurichoise dans les 20 prochaines années.

## **Pas de solutions régionales isolées mais un commerce d'émissions planétaire**

Dans le cadre de la consultation du DETEC sur la politique climatique, AEROSUISSE a émis l'avis qu'il fallait renoncer à inclure l'aviation suisse dans le Système communautaire d'échange de quotas d'émissions. AEROSUISSE est persuadée que le trafic aérien peut se passer de ce système européen puisque le CORSIA offre désormais un mécanisme de compensation à l'échelle mondiale. Conformément au mécanisme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation (CORSIA – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), l'aviation s'acquittera à

partir de 2020, pour chaque vol transfrontalier, d'une taxe de protection climatique sur les émissions liées à sa croissance. Ces outils permettent de financer à l'échelle internationale des projets de réduction du CO<sub>2</sub> qui compensent proportionnellement ces émissions.

## **Parution de la nouvelle brochure métiers**

La nouvelle brochure métiers présente les métiers de l'aviation dans leur diversité. Le secteur aérien offre bien plus de possibilités de carrière que celles de pilotes ou de navigants commerciaux. De nombreuses opportunités d'activité et d'insertion, offrant de très belles perspectives, sont présentées dans ce recueil. Les prestataires de formation sont aussi bien des compagnies aériennes ou des aéroports commerciaux que des écoles de pilotage, les services de navigation aérienne, des transitaires ou l'armée. La nouvelle brochure donne rapidement un bon aperçu des métiers du secteur et décrit les filières d'études et les parcours de formation. Elle peut être consultée et commandée sur le site Internet d'AEROSUISSE. Pour la Fédération, il est d'une importance capitale que la place aérienne suisse recrute, forme et emploie dans ses entreprises un personnel autochtone suffisamment qualifié dans les métiers de l'aviation.

## **Élection d'un nouveau président à l'AG 2017**

C'est avec joie que Paul Kurrus, président d'AEROSUISSE, a annoncé le nombre record de 148 membres lors de l'assemblée générale du 13 octobre au Musée suisse des transports de Lucerne. En outre, l'assemblée a élu Jean-Pierre Tappy, capitaine de vol et Senior Director of External Affairs chez Swiss, comme successeur de Rainer Hiltbrand au sein du comité de direction. André Schneider, nouveau directeur de l'aéroport de Genève, prend quant à lui la relève de Robert Deillon au sein du comité de direction. Jean-Marc Thévenaz, capitaine et CEO d'EasyJet Switzerland, et Matthias Suhr, directeur de l'EuroAirport, ont été choisis à l'unanimité comme membres supplémentaires du comité de direction. Paul Kurrus restera à la présidence jusqu'à l'AG de 2017, avant de passer la main à son successeur désigné, Thomas Hurter, conseiller national et pilote de ligne.

Sous la direction de Rudolf Gerber, le jury d'AEROSUISSE a remis l'AEROSUISSE AWARD 2016 au nouvel aérodrome suisse de Bressaucourt lors de l'assemblée générale. Il récompense la persévérance tenace des promoteurs de l'aérodrome jurassien.

# Kommerzielle Luftfahrt



Jean-Pierre Tappy

## Neuste Flugzeuge bei Swiss

Mit der Ankunft der ersten Boeing 777-300ER Ende Januar 2016 hat Swiss ihre umfassende Flottenerneuerung eingeläutet. Die B777 bietet insgesamt 340 Sitzplätze, dies sind 121 mehr als die Airbus A340-300, welche mit den neuen Langstreckenjets ersetzt werden. Mitte 2016 hat Swiss zudem ihre erste Bombardier CS100 in Dienst gestellt; auch sie bietet mit 125 Sitzen viel mehr Kapazität als die 97-plätzigen Avro RJ100, welche durch die CS100 abgelöst werden. Die neue Swiss-Flotte hat sich bereits im Passagierwachstum insbesondere am Hub Zürich ausgewirkt, dies aber bei praktisch gleichbleibenden Flugbewegungen. Swiss hat so 2016 rund 16,5 Millionen Fluggäste (plus 1,3 Prozent) befördert, was einem Rekord entspricht. Die Anzahl Flüge ist aber nur um 0,5 Prozent auf rund 146'000 gestiegen. Der Umsatz konnte auf Vorjahresniveau bei rund 4,8 Milliarden gehalten werden, ebenso der Gewinn mit 429 Millionen Franken.

## EasyJet klare Nummer zwei

Auch EasyJet hat ihre Flotte in der Schweiz um einen Airbus A320 ausgebaut. Insgesamt sind in Genf und Basel 24 Airbusse der Typen A319 und A320 von EasyJet Switzerland stationiert. Sie haben über 12,4 Millionen Passagiere transportiert. Damit ist EasyJet in der Schweiz die klare Nummer zwei hinter Swiss. Auf dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg beträgt der Marktanteil von EasyJet rund 60 Prozent, in Genf rund 45 Prozent. Insgesamt hat EasyJet ihre Flugkapazitäten in der Schweiz 2016 um sieben Prozent erhöht, auch mit neuen Flügen, welche durch EasyJet UK ausgeführt werden.

## EU-ETS Beitritt verzerrt Wettbewerb

Die Luftfahrt hat sich als einzige Branche weltweit zu einem CO<sub>2</sub>-Ziel, nämlich dem Nullwachstum ab 2020, bekannt. Auf Stufe ICAO wurde im Herbst 2016 der Beschluss zur Einführung eines weltweiten Systems (CORSIA) gefällt. Damit wird der CO<sub>2</sub>-Ausstoss der internationalen Luftfahrt auf dem Stand von 2020 festgeschrieben. Neben USA, Kanada und China haben sich auch Europa und die Schweiz zur Teilnahme bereits in der Phase 1 verpflichtet. Für die AEROSUISSE ist es deshalb bedauerlich, dass der Bundesrat am 2. Juni 2017 dennoch entschieden hat, dem EU-ETS Emissionshandelssystem beizutreten und die Luftfahrt ab 2019 in dieses regionale System einzubinden. Regionale Systeme verzerren den Wettbewerb und stehen im Widerspruch zur Idee eines weltweiten Systems. In dieser Phase der Unsicherheit sollte die Schweiz nach Ansicht der AEROSUISSE mit ihrem Entscheid abwarten.

## Zuwenig Slots für Business Aviation (BA)

Die weltweite politische Unsicherheit, kriegsartige Auseinandersetzungen und wirtschaftliche Sanktionen beeinträchtigen nach wie vor die Unternehmen der schweizerischen Business Aviation. Wegen den unveränderten, schwierigen regulatorischen Bedingungen, der sich zunehmend verschärfenden Slot-Situation und dem wettbewerbsverzerrenden steuerlichen Umfeld haben sich noch weitere Operators entschlossen, ihre Homebase in andere Länder zu verlegen. Immerhin liegt die Schweiz mit noch 254 BA-Flugzeugen (4 Biz-Liners, 163 Business-Jets und 87 Turbo-props) nach wie vor hinter Deutschland, Grossbritannien und Frankreich immer noch auf Platz vier. Die AEROSUISSE setzt sich für eine Beschleunigung der Umwandlung des Militärflugplatzes Dübendorf in einen Zivilflugplatz ein, der ausreichende Kapazitäten für die Geschäftsluftfahrt bietet und so eine Alternative für den vom Flughafen Zürich verdrängten Geschäftsflugverkehr gewährt. In Genf sind für die Business Aviation zusätzliche Parkplätze geschaffen worden. Zudem ist eine Arbeitsgruppe gegründet worden, um die Slot-Bewirtschaftung für die Geschäftsflugfahrt zu verbessern.

## Verhältnismässigkeit beim Strahlenschutz

Weil auch das Flugpersonal neu als strahlenexponiert gilt, hat die AEROSUISSE an der Anhörung des Bundesamtes für Gesundheit

Die AEROSUISSE setzt sich für eine Beschleunigung der Umwandlung des Militärflugplatzes Dübendorf in einen Zivilflugplatz ein, der ausreichende Kapazitäten für die Geschäftsflugfahrt bietet und so eine Alternative für den vom Flughafen Zürich aufgrund der Priorität des Linienverkehrs verdrängten Geschäftsflugverkehr gewährt.



(BAG) zur Revision der Verordnungen im Strahlengesetz teilgenommen. Die AEROSUISSE ersuchte das BAG zu prüfen, ob die individualisierte Überwachung der Strahlendosis, unter Berücksichtigung der Tatsache, dass sie in der Realität des Fluggeschäfts nicht erreicht werden kann, verhältnismässig ist. Dabei müssen der administrative Aufwand und die entsprechenden Kosten, die mit dieser Überwachung der individuellen Strahlendosis verursacht werden, mitberücksichtigt werden. Ebenfalls zu berücksichtigen ist, dass die Ermittlung der individuellen Strahlendosis für den Betroffenen keinen Mehrwert hat, da der Grenzwert praktisch unmöglich zu erreichen ist.

#### **VFAL: Lockerung der Rückzahlungspflicht**

Mit Genugtuung hat die AEROSUISSE davon Kenntnis genommen, dass das BAZL die Rückzahlungsverpflichtungen von Piloten, Fluglehrern und Luftfahrzeugtechnikern der Schweizer Luftfahrtindustrie im Leitfaden zur Verordnung über die Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt (VFAL) erleichtert hat. Damit wird die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz weiter gestärkt.

#### **Gegen Helipiloten-Altersgrenze 60**

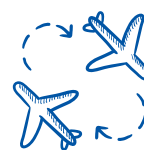
Dank dem Druck der Swiss Helicopter Association (SHA) und der AEROSUISSE haben National- und Ständerat die Motion Darbelay gegen eine Helipilotenaltersgrenze von

60 Jahren angenommen und dem Bundesrat überwiesen. Damit steht dieser in der Pflicht, die Altersgrenze von 60 Jahren für gewerbliche Helikopterpiloten, wie die EASA dies will, nicht umzusetzen. Nationalrat Martin Candinas, neuer Präsident der Swiss Helicopter Association, ist über diesen Entscheid erfreut: «Für unsere Branche ist es zentral, dass unsere Pilotinnen und Piloten auch nach dem Erreichen des 60. Lebensjahres ihren Beruf weiter ausüben können – unter der Voraussetzung, dass sie physisch und psychisch gesund sind. Altersmässige Einschränkungen für Piloten im gewerblichen Luftverkehr sind medizinisch nicht gerechtfertigt.»

#### **Regulierungsdruck bleibt Dauerbrenner**

Enttäuscht ist die schweizerische Helikopter-Industrie darüber, dass der Ständerat die Motion Joder «Schweizer Helikopter fliegen gemäss schweizerischem Recht» abgelehnt hat. Trotz dieses Entscheides bleibt für die SHA der Regulierungsdruck der EASA ein Dauerbrenner. Die SHA ist überzeugt, dass nach diesem negativen Entscheid die Helikopterindustrie zusammen mit dem BAZL geeint in den EASA-Arbeitsgruppen auftreten muss. Nur so ist es möglich, die EASA-Regulierung stärker zu beeinflussen, damit Kostensteigerungen und administrativem Aufwand dieser europäischen Regulierungen Einhalt geboten werden kann – ohne dass darunter das hohe Sicherheitsniveau leidet. Die AEROSUISSE unterstützt dieses Vorgehen klar.

8



Linienfluggesellschaften |  
Compagnies aériennes  
régulières

# Aviation commerciale



## Les avions ultra-récents de Swiss

La compagnie a entamé le vaste renouvellement de sa flotte fin janvier 2016 en prenant livraison de son premier Boeing 777-300ER. Le B777 peut accueillir 340 passagers, soit 121 de plus que l'Airbus A340-300 qui sera progressivement remplacé par le nouveau jet long-courrier. En milieu d'année, Swiss a par ailleurs mis en service son premier Bombardier CS100 de 125 places dont la capacité est également bien supérieure à celle de l'Avro RJ100 (97 places) qu'il remplace. L'avènement de la nouvelle flotte de Swiss s'est déjà traduit par une croissance du nombre de passagers, surtout sur le hub zurichois, pratiquement sans augmentation du nombre de mouvements

AEROSUISSE milite en faveur d'une accélération de la transformation de l'aérodrome militaire de Dübendorf en aérodrome civil. Ce dernier offrirait à l'aviation d'affaires des capacités suffisantes et donc une alternative à l'aéroport de Zurich engorgé qui donne la priorité au trafic de ligne au détriment de l'aviation d'affaires.

aériens. Swiss a ainsi transporté en 2016 le nombre record d'env. 16,5 millions de passagers (+1,3%). Le nombre de vols n'a simultanément progressé que de 0,5% à env. 146 000. Le chiffre d'affaires s'est maintenu à un niveau analogue à celui de l'an passé – env. 4,8 milliards de francs – de même que le bénéfice, à 429 millions de francs.

## EasyJet, numéro 2 incontesté

EasyJet a, elle aussi, agrandi son parc aérien suisse d'un Airbus A320. Au total, 24 Airbus A319 et A320 d'EasyJet Switzerland sont stationnés à Genève et à Bâle. Ils ont transporté plus de 12,4 millions de passagers. EasyJet occupe ainsi sans conteste, derrière Swiss, la deuxième place au palmarès des compagnies. La part de marché d'EasyJet représente près de 60% à l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, et près de 45% à Genève. EasyJet a globalement augmenté ses capacités de 7% en Suisse, notamment grâce aux nouveaux vols effectués par EasyJet UK.

## L'adhésion au SCEQE fausse la concurrence

Le transport aérien est, à l'échelle internationale, le seul secteur qui se soit engagé sur un objectif CO<sub>2</sub> précis, à savoir une croissance nulle à partir de 2020. À l'échelon de l'OACI, la décision de lancer un mécanisme mondial de compensation (CORSIA) a été prise à l'automne 2016. Les émissions de CO<sub>2</sub> du transport aérien international seront ainsi définies en fonction du niveau qu'elles atteindront en 2020. Outre les États-Unis, le Canada et la Chine, l'Europe et la Suisse se sont engagées à y prendre part dès la phase 1 du projet. Pour AEROSUISSE, il est donc regrettable que le Conseil fédéral ait pourtant pris la décision, le 2 juin, d'adhérer au Système communautaire d'échange de quotas d'émissions (SCEQE) et d'intégrer le transport aérien dans ce dispositif régional à partir de 2019. Les systèmes régionaux faussent la concurrence et sont en contradiction avec l'idée d'un mécanisme mondial. En cette phase d'incertitudes, AEROSUISSE estime que la Suisse devrait réserver son jugement.

## Pas assez de slots pour l'aviation d'affaires

Les entreprises de l'aviation d'affaires suisse ont encore été impactées par l'insécurité politique, les conflits armés et les sanctions économiques à l'échelle mondiale. En raison des exigences réglementaires toujours aussi complexes, de la situation des créneaux horaires qui va en s'aggravant et d'un envi-



ronnement fiscal qui fausse la concurrence, de nouveaux opérateurs ont décidé de délocaliser leur base dans d'autres pays. Avec ses 254 avions d'affaires (4 Biz-Liners, 163 jets d'affaires et 87 turbopropulseurs), la Suisse conserve néanmoins sa quatrième place derrière l'Allemagne, la Grande-Bretagne et la France. AEROSUISSE milite en faveur d'une accélération de la transformation de l'aérodrome militaire de Dübendorf en aérodrome civil. Ce dernier offrirait à l'aviation d'affaires des capacités suffisantes et donc une alternative à l'aéroport de Zurich engorgé qui donne la priorité au trafic de ligne au détriment de l'aviation d'affaires. À Genève, de nouveaux emplacements de stationnement ont été créés pour l'aviation d'affaires. Un groupe de travail a par ailleurs été constitué en vue d'améliorer la gestion des slots pour l'aviation d'affaires.

#### **Proportionnalité de la protection contre les rayonnements**

Étant donné que le personnel navigant est désormais considéré comme étant exposé aux rayonnements, AEROSUISSE a pris part à la mise en consultation de l'Office fédéral de la santé publique (OFSP) concernant la révision des ordonnances de la Loi sur la radioprotection. AEROSUISSE a enjoint l'OFSP de vérifier si la surveillance individuelle de la dosimétrie se justifiait, étant donné qu'elle ne peut pas être réellement assurée au quotidien à bord des avions. Il convient de prendre en compte la charge administrative et le coût de la surveillance individuelle de la dosimétrie. Il faut également souligner que la communication de leur dosimétrie individuelle aux personnes concernées présente peu d'intérêt puisque la valeur limite est pratiquement impossible à atteindre.

#### **OAFA: assouplissement de l'obligation de remboursement**

AEROSUISSE s'est réjouie d'apprendre que l'OFAC avait assoupli l'obligation de remboursement pesant sur les pilotes, les instructeurs

de vol et les techniciens spécialisés du secteur aéronautique dans les notes d'information relatives à l'Ordonnance sur les aides financières à la formation aéronautique (OAFA). Cette disposition renforcera la compétitivité de la place aérienne suisse.

#### **Contre la limite d'âge de 60 ans pour les pilotes d'hélicoptères**

Grâce à la pression exercée par la Swiss Helicopter Association (SHA) et par AEROSUISSE, le Conseil national et le Conseil des États ont accepté la motion Darbellay visant à renoncer à la limite d'âge de 60 ans pour les pilotes commerciaux d'hélicoptères. Souhaitée par l'AESA, cette limite n'a donc pas à être transposée. Le conseiller national Martin Candinas, nouveau président de la Swiss Helicopter Association, est très heureux de cette décision: «Dans notre activité, il est essentiel que nos pilotes hommes et femmes puissent continuer à exercer leur métier après avoir atteint l'âge de 60 ans, pour peu que leur condition physique et psychique le leur permette. Les restrictions liées à l'âge visant les pilotes en service commercial ne sont pas justifiées d'un point de vue médical.»

#### **La pression réglementaire reste d'actualité**

La branche suisse des hélicoptères est déçue que le Conseil des États ait rejeté la motion Joder «Soumettre l'exploitation d'hélicoptères en Suisse au droit suisse». Malgré cette décision, la pression réglementaire de l'AESA reste d'actualité pour la SHA. Cette dernière est d'avis qu'au lendemain de cette décision négative, la branche des hélicoptères et l'OFAC doivent s'exprimer d'une même voix dans les groupes de travail de l'AESA. C'est la seule manière de peser davantage sur la réglementation de l'AESA afin de lutter contre la hausse des coûts et la charge administrative qu'imposent ces dispositions européennes – sans que la sécurité élevée en pâtisse pour autant. AEROSUISSE encourage fortement cette démarche.



**62**

Nichtlinienfluggesellschaften |  
Compagnies aériennes charter

# Flughäfen und Flugplätze



Stefan Conrad

Die AEROSUISSE fordert, dass bei den Landesflughäfen Mindestkapazitäten und Mindestbetriebszeiten in den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) aufgenommen werden.

## Kapazitätsengpässe in Zürich und Genf

Das ungebremste Mobilitätsbedürfnis der Schweizer Bevölkerung und die neue Flotte der Swiss waren ausschlaggebend dafür, dass 2016 so viele Personen wie noch nie eine Flugreise angetreten haben. Die Schweizer Linienflughäfen wurden von rund 52 Millionen Fluggästen benutzt, was gegenüber 2015 einem Wachstum von vier Prozent entspricht und einen absoluten Rekord darstellt. Der Flughafen Zürich wurde von über 27,6 Millionen Reisenden benutzt, Genève Aéroport von rund 16,5 Millionen und weitere rund 7,3 Millionen zählte der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Doch die Kapazitäten auf

den schweizerischen Landesflughäfen Zürich und Genf sind zu Spitzenzeiten bereits heute ausgeschöpft. Aufgrund der weiter steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Schweizer Bevölkerung nimmt die Nachfrage im Luftverkehr – wie auch im übrigen öffentlichen und privaten Verkehr – stetig zu. Die AEROSUISSE hat deshalb gefordert bei den Landesflughäfen Mindestkapazitäten und Mindestbetriebszeiten in den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) aufzunehmen. Die in den letzten Jahren sinkenden Flughafenkapazitäten dürfen nach Ansicht der AEROSUISSE auf keinen Fall weiter reduziert werden und müssen – so wie im Luftfahrtpolitischen Bericht (Lupo 2016) festgeschrieben – sich nachfragegerecht weiterentwickeln können. Die geltenden Betriebszeiten der Landesflughäfen sind zwingend zu erhalten.

## SIL 2 bietet zu wenig Entwicklungsmöglichkeiten

Die Verabschiedung der Anpassungen des SIL 2 zum Objektblatt Flughafen Zürich erfolgte im August 2017. Die Anpassungen erlauben die Lösung wichtiger heutiger Probleme. So nimmt das neue Betriebskonzept bei Bise und Nebel – Südstarts geradeaus und mit

Rechtskurve – ein wichtiges Anliegen der Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich von 2012 auf. Die Routenanpassungen im Nordkonzept erlauben eine Optimierung dieses am häufigsten zur Anwendung kommenden Konzepts. Aber die heute im Vergleich zum internationalen Umfeld sehr restriktiven Betriebszeiten sind nach Ansicht der AEROSUISSE besser abzusichern. Die vergleichbaren Drehkreuze in Europa wickeln in dieser Zeit ein Vielfaches an Verkehr ab, eine weitere Einschränkung würde den Drehkreuzbetrieb in Zürich gefährden. Gemäss Lupo soll die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Zürich langfristig gestärkt werden, eine weitere Verschärfung der Nachtflugrestriktionen läuft diesem Auftrag des Bundesrates diametral entgegen. Diesbezüglich ist der SIL 2 mangelhaft und nimmt das bundesrätliche Ziel des Lupo nicht auf, wonach sich der Flughafen Zürich entlang der steigenden Nachfrage entwickeln können soll. Die AEROSUISSE hat denn auch in ihrer Stellungnahme klar gefordert, dass der Entwurf des SIL-Objektblattes mit Massnahmen zur raumplanerischen Sicherung von stündlich 80 Flugbewegungen zu ergänzen sei. Die AEROSUISSE setzt sich klar für die Umsetzung des Lupo ein und wird auch zukünftig eine entsprechende Agenda einfordern. Dasselbe gilt auch für den SIL des Flughafens Genf. Dort wurde 2016 das Koordinationsprotokoll fertiggestellt, darauf gingen viele Reaktionen von Gemeinden und dem Kanton ein. 2018 wird der Bundesratsentscheid zum SIL für den Flughafen Genf erwartet.

## Steuerstreit-Lösung am EuroAirport

Mit Genugtuung nimmt die AEROSUISSE davon Kenntnis, dass für den seit 2012 schwelenden Steuerstreit zwischen Frankreich und der Schweiz um den EuroAirport eine Lösung gefunden wurde. Nach dem Bundesrat haben auch die EU-Staaten das Abkommen zwischen der Schweiz und Frankreich zum neuen Steuerregime im Schweizer Sektor des EuroAirport am 21. Februar 2017 in Brüssel gutgeheissen. Gemäss dem Abkommen wird im Schweizer Sektor des Flughafens weiterhin die Schweizer Mehrwertsteuer angewendet. Die Einnahmen aus der Unternehmenssteuer werden dagegen zwischen der Schweiz und Frankreich aufgeteilt. Für Unternehmen im Schweizer Sektor gelten die französische Einkommenssteuer und die Schweizer Kapitalsteuer. Zudem wurde eine Entschädigung des Aufwands der französischen Flugaufsichts-



behörde vereinbart. Frankreich musste in Bezug auf die Umsetzung der schweizerischen Mehrwertsteuer eine Ausnahme beantragen, welche die EU-Staaten nun genehmigt haben, da der EuroAirport auf französischem Territorium und somit auch in der Europäischen Union liegt. Die Ratifizierung durch Frankreichs Parlament sollte im Laufe von 2017 erfolgen. Im Schweizer Sektor des EuroAirports sind über 60 Schweizer Unternehmen tätig. Insgesamt sind auf dem Flughafen von zahlreichen Firmen knapp 6400 Personen beschäftigt, wovon 4900 im Schweizer Sektor arbeiten.

#### **SIL-Prozess Dübendorf aufgegleist**

Ende 2017 sollte der Koordinationsplan für den SIL-Prozess des Flugplatzes Dübendorf abgeschlossen sein. 2018 wird das BAZL das SIL-Objektblatt bearbeiten, damit dieses 2019 vom Bundesrat verabschiedet werden könnte. Gegenüber der AEROSUISSE betonte BAZL-Direktor Christian Hegner, dass es sich um einen ambitionierten Fahrplan handle, insbesondere wegen der zahlreichen Konsultationsgespräche, die bis zur Verabschiedung des SIL-Objektblatts durchgeführt werden müssten. Für die AEROSUISSE ist erfreulich, dass mit dem Beschluss des Zürcher Regierungsrates vom 11. Januar 2017, sich konstruktiv in den SIL-Prozess einzubringen, eine wichtige Etappe zu Gunsten des Flugplatzes Dübendorf gemeistert wurde.

#### **Lösung für Flugsicherung auf Regionalflugplätzen**

Ende 2016 erhielt die Schweiz – ein Jahr später als ursprünglich geplant – ein neues Finanzierungsmodell für die Flugsicherungsdienste auf den Regionalflugplätzen. Die Finanzierungsverantwortung ging damit auf die Flugplatzhalter über. Wegen des neu eingeführten Verbots von Quersubventionen zwischen den verschiedenen Flugplatzkategorien entsteht eine die Regionalflugplätze belastende Finanzierungslücke.

Skyguide führte mit den Flugplatzhaltern intensive Gespräche, um den Übergang ins neue Finanzierungssystem so leicht wie mög-

lich zu gestalten und eine Lastenteilung zwischen den Flugplätzen einerseits und der Flugsicherung andererseits zu ermöglichen. Dabei sollen der bestehende Dienstleistungsumfang analysiert und Einsparungsmöglichkeiten identifiziert und realisiert werden. Dazu unterzeichneten die beteiligten Partner eine entsprechende gemeinsame Absichtserklärung (Roadmap). Die Umsetzung der Roadmap, welche unter anderem die Einführung von AFIS (Fluginformationsdienst, Aerodrome Flight Information Service) auf drei Regionalflugplätzen vorsieht, hat bereits begonnen und die Teilprojekte werden hinsichtlich ihrer –Realisierbarkeit geprüft. Die AEROSUISSE begrüsst diese Entwicklung sehr und verfolgt sie intensiv.



# 52'000'000

Passagiere | Passagers

Für die AEROSUISSE ist erfreulich, dass mit dem Beschluss des Zürcher Regierungsrates vom 11. Januar 2017, sich konstruktiv in den SIL-Prozess einzubringen, eine wichtige Etappe zu Gunsten des Flugplatzes Dübendorf gemeistert wurde.

# Aéroports et aérodromes

## Problèmes de capacités à Zurich et Genève

Un nombre de personnes encore jamais atteint ont pris l'avion en 2016. Cet engouement s'explique en grande partie par la demande de mobilité de la population suisse et par le renouvellement de la flotte de Swiss. Les grands aéroports suisses ont accueilli près de 52 millions de passagers, chiffre en hausse de 4% en comparaison avec 2015 et record absolu de tous les temps. Plus de 27,6 millions de voyageurs sont passés par l'aéroport de Zurich, environ 16,5 millions par celui de Genève et près de 7,3 millions par l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Or, en période de pointe, les capacités des aéroports nationaux suisses de

AEROSUISSE revendique, pour les aéroports nationaux, la formulation d'objectifs contraignants de performance et de capacité dans le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA).

Zurich et de Genève sont aujourd'hui déjà épuisées. En raison de la hausse de la demande de mobilité de la population suisse, la demande de transport aérien augmente constamment, tout comme dans l'ensemble du transport privé et public. AEROSUISSE a donc revendiqué, pour les aéroports nationaux, la formulation d'objectifs contraignants de performance et de capacité dans le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Déjà revues à la baisse ces dernières années, les capacités aéroportuaires ne doivent en aucun cas continuer à diminuer, selon AEROSUISSE. Il faut au contraire qu'elles puissent évoluer en fonction de la demande, comme le prévoit le Rapport sur la politique aéronautique (Lupo 2016). Il s'impose de préserver les horaires d'exploitation actuellement en vigueur dans les aéroports.

## Le PSIA 2 n'offre pas suffisamment de possibilités de développement.

L'adoption des modifications du PSIA 2 pour la fiche de coordination de l'aéroport de Zurich a eu lieu en août 2017. Ces modifications permettent de résoudre d'importants problèmes d'actualité. Ainsi, le nouveau concept opéra-

tionnel en cas de bise et de brouillard – décollages en direction du sud en droite ligne et avec virage à droite – répond à un point essentiel de l'audit de sécurité réalisé en 2012 à l'aéroport de Zurich. Les modifications apportées aux routes aériennes pour le concept nord permettent également d'optimiser cette procédure qui est la plus fréquemment adoptée. Mais AEROSUISSE est d'avis que les horaires d'exploitation, actuellement très restrictifs en comparaison internationale, doivent être protégés par de meilleures garanties. Les plateformes aéroportuaires comparables en Europe traitent, sur la même période, un nombre bien plus élevé de vols: une nouvelle restriction des horaires d'exploitation à Zurich mettrait le fonctionnement du hub en péril. Le Lupo prévoit un renforcement durable de la compétitivité de l'aéroport de Zurich: le durcissement des restrictions relatives aux vols de nuit s'oppose diamétralement à cet objectif du Conseil fédéral. Le PSIA 2 est lacunaire sur ce point et ne répond pas à l'ambition du Lupo visant un développement pérenne de l'exploitation à l'aéroport de Zurich en réponse à une demande croissante. Dans sa prise de position, AEROSUISSE a clairement demandé de rajouter au projet de fiche PSIA des mesures d'aménagement du territoire garantissant 80 mouvements d'aéronefs par heure. AEROSUISSE milite résolument en faveur de la transposition du Lupo et veillera à l'avenir à ce qu'un agenda soit établi en ce sens. Il en va de même pour le PSIA de l'aéroport de Genève. Le protocole de coordination, achevé en 2016, a suscité de nombreuses réactions de la part des communes et du canton. La décision du Conseil fédéral relative au PSIA de l'aéroport de Genève est attendue en 2018.

## Solution du différend fiscal à l'EuroAirport

AEROSUISSE a appris avec satisfaction qu'une solution au conflit fiscal entre la France et la Suisse, latent depuis 2012, avait été trouvée. Après le Conseil fédéral, le Conseil de l'UE a également approuvé à Bruxelles, le 21 février 2017, l'accord entre les deux pays concernant le nouveau régime fiscal applicable dans le secteur suisse de l'EuroAirport. L'accord prévoit que la TVA helvétique reste applicable dans cette zone. Les recettes de l'impôt sur les sociétés, en revanche, seront partagées entre la France et la Suisse. Les entreprises du secteur suisse seront soumises à l'impôt français sur les revenus ainsi qu'à l'impôt suisse sur le capital. Il a par ailleurs été convenu que l'autorité française en charge



des services de navigation aérienne serait défrayée. Étant donné que l'EuroAirport est implanté sur le territoire français, et donc dans l'UE, la France a dû déposer une demande de dérogation concernant l'application du TVA Suisse qui a été acceptée par le Conseil de l'Union européenne. Sa ratification par le parlement français devrait avoir lieu courant 2017. Plus de 60 entreprises suisses sont actives dans le secteur suisse de l'EuroAirport. Elles emploient 4900 collaborateurs, sur un total de 6400 employés dans les deux secteurs de l'aéroport.

#### **Le processus du PSIA de Dübendorf est sur les rails**

Le plan de coordination pour le processus du PSIA de l'aéroport de Dübendorf devrait être achevé d'ici à fin 2017. L'OFAC traitera la fiche PSIA en 2018 afin qu'elle puisse être adoptée par le Conseil fédéral en 2019. Christian Hegner, directeur de l'OFAC, a prévenu AEROSUISSE qu'il s'agissait d'un projet ambitieux, compte tenu du grand nombre de consultations qui devront notamment avoir lieu d'ici à l'adoption de la fiche PSIA. AEROSUISSE se félicite de la décision du Conseil d'État zurichois du 11 janvier 2017 visant à amorcer le processus du PSIA dans un esprit constructif: elle constitue une étape importante en faveur de l'aérodrome de Dübendorf.

#### **Solution pour la navigation aérienne dans les aérodromes régionaux**

Un an plus tard que prévu, la Suisse s'est vue doter, fin 2016, d'un nouveau modèle de financement des services de navigation aérienne dans les aérodromes régionaux. La responsabilité du financement a ainsi été transférée aux exploitants aéroportuaires. En raison de l'interdiction récente des subventions croisées entre les différentes catégories d'aéroports, les aérodromes régionaux font face à un déficit de financement contraignant. Skyguide s'est livré à des pourparlers intensifs avec les exploitants aéroportuaires afin de faciliter au maximum le transfert vers le nouveau système de financement et de

déterminer une répartition des charges entre les aérodromes et les services de navigation aérienne. Ces efforts conjoints devraient permettre d'analyser l'étendue des prestations déjà offertes ainsi que d'identifier et de réaliser les économies potentielles. Les parties concernées s'y sont engagées en signant une déclaration d'intention commune (Roadmap). La concrétisation de cette feuille de route, qui prévoit notamment la mise en œuvre du service AFIS (Aerodrome Flight Information Service – informations de vol et approches sous la responsabilité des pilotes) dans trois aérodromes régionaux, a déjà commencé et les projets partiels sont étudiés sous l'angle de leur faisabilité. AEROSUISSE approuve expressément cette orientation et la suit avec attention.

## 914'000

Flugbewegungen |  
Mouvements aériens



AEROSUISSE se félicite de la décision  
du Conseil d'État zurichois du  
11 janvier 2017 visant à amorcer  
le processus du PSIA dans un esprit  
constructif: elle constitue une étape  
importante en faveur de l'aérodrome  
de Dübendorf.

# Flugsicherung



Daniel Weder

Seit Frühjahr 2017 läuft ein Pilotprojekt auf dem Flugplatz Grenchen, um einen IFR-Flugbetrieb ohne Flugsicherung auf Regional- und kleineren Flugplätzen zu ermöglichen.



Bressaucourt-Aérodrome du Jura

## Kostenreduktion dank neuen Verfahren

Die Flugsicherung auf den Schweizer Regionalflugplätzen befindet sich auf einem qualitativ hohen Niveau. Diese Qualität soll gehalten werden, trotz des gesetzlich vorgeschriebenen Wegfalls der Quersubventionen, die Skyguide bisher vornahm. Gleichzeitig sollen die Kosten für Kunden reduziert werden. Dies ist möglich mit einer schrittweisen Entwicklung innovativer Infrastruktur und adäquater Verfahren. Dazu hat eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern des BAZL, des Verbands Schweizer Flugplätze (VSF) und Skyguide eine Absichtserklärung erarbeitet. Damit liegt erstmals ein Katalog möglicher

dem Flugplatz Grenchen, um einen IFR-Flugbetrieb ohne Flugsicherung auf Regional- und kleineren Flugplätzen zu ermöglichen. Das Projekt soll zeigen, unter welchen Voraussetzungen ein sicherer IFR-Flugbetrieb ohne Flugsicherung möglich ist. Eine Ausweitung dieses Konzepts auf Flugplätze mit oder ohne Kontrollturm, auf Aussenlandstellen (so Spitäler oder Luftwaffenbasen) und auf bestimmte Transitstrecken ist nach Auffassung der AEROSUISSE durchaus denkbar. Zusammen mit dem Remote-Tower-Konzept bildet «IFR im Luftraum Golf ohne Flugsicherung» ein Instrument, das zur Reduktion der Flugsicherungskosten auf den Regionalflugplätzen beitragen soll.

## Kontrollierte Luftstrassen

Das «Low Flight Network» (LFN) ist eine besondere Form für die Anwendung von Satellitennavigation. Die wichtigsten Nutzer sind die Luftwaffe und die Rettungsflugsicherung (Rega). Es handelt sich um ein fixes Streckennetz im unteren Luftraum. Über LFN können auch bei schlechten Wetterbedingungen Helikopterflüge durchgeführt werden. Skyguide unterstützt dabei die Piloten und nutzt eine spezifische Infrastruktur für Führung und Kontrolle. An das Routennetz sind Landeplätze von Spitälern und militärischen Einrichtungen angeschlossen. Nach Abschluss der Testphase ist das Netzwerk 2016 offiziell in Betrieb gegangen und wird kontinuierlich verbessert. Die beteiligten Partner sind Skyguide, Luftwaffe und Rega.

## Hohe Pünktlichkeit von 97,2 Prozent

Mit 97,2 Prozent verzögerungsfreien Flügen ist die Pünktlichkeit der Schweizer Flugsicherung Skyguide sehr hoch und hat 2016 einen historischen Spitzenwert erreicht. Im Streckenflug betrug die durchschnittliche Verspätung pro Flug lediglich 0,07 Minuten (4,2 Sekunden).

## LFG1+ Revision positiv für Skyguide

Im Frühjahr 2017 sprachen sich die eidgenössischen Räte einstimmig dafür aus, dass Skyguide für die Tätigkeit in delegierten Lufträumen vom Bund finanziell unterstützt wird (Art. 101b Luftfahrtgesetz LFG). Sie hoben die bisherige zeitliche Beschränkung auf und bekräftigten damit, dass das Engagement von Skyguide im Interesse der Landesflughäfen und der Schweizer Wirtschaft erfolgt. Sparmassnahmen des Bundes sollen nicht auf Kosten dieser Regelung erfolgen.

Instrumente vor. Die Regionalflugplätze spielen eine wichtige Rolle für die Anbindung der verschiedenen Landesteile. Deshalb stellt die AEROSUISSE mit Genugtuung fest, dass sich auch bei der Flugsicherungsfinanzierung von Flugplätzen der Kategorie II (etwa Bern, Lugano oder St.Gallen-Altenrhein) eine Lösung abzeichnet. Skyguide konnte mit allen Flugplätzen, mit Ausnahme von Sion, Einzelverträge abschliessen, die den weiteren Betrieb dieser wichtigen Infrastruktur garantieren. Der vorgesehene Massnahmenplan tritt nun schrittweise in Kraft. Dies stärkt die Regionen langfristig, davon ist die AEROSUISSE überzeugt. Denn es profitieren sowohl alle Kunden wie auch der Standort Schweiz.

## IFR ohne ATC in Grenchen

Seit Frühjahr 2017 läuft ein Pilotprojekt auf



24

Helikopterflugfelder |  
Champs d'aviation pour hélicoptères

# Navigation aérienne

## Une baisse des coûts

Les services de navigation aérienne dans les aéroports régionaux sont d'un niveau qualitatif élevé. Cette qualité doit être préservée en dépit des dispositions légales concernant l'abandon des subventions croisées dont Skyguide bénéficiait jusqu'à présent. Les coûts incombant aux clients doivent simultanément baisser. C'est un objectif réaliste grâce à la mise en œuvre progressive d'une infrastructure innovante et de procédures adéquates. Un groupe de travail, composé de représentants de l'OFAC, de l'Association suisse des aéroports (ASA) et de Skyguide, a élaboré une déclaration d'intention. Elle constitue un premier catalogue d'instruments possibles. Les aéroports régionaux jouent un rôle déterminant dans le raccordement des régions du pays. AEROSUISSE constate donc avec satisfaction qu'une solution se dessine également pour le financement des services de navigation aérienne dans les aéroports de catégorie II (tels que Berne, Lugano ou Saint-Gall-Altenrhein). Skyguide a pu signer avec tous les aéroports, hormis Sion, des contrats individuels garantissant la poursuite de l'exploitation de ces infrastructures essentielles. Le plan de mesures prévu entre progressivement en vigueur. AEROSUISSE est persuadée que cela contribue à un renforcement durable des régions, dont profiteront autant les clients que la place suisse.

## IFR sans ATC à Granges

Un projet pilote est en cours à l'aéroport de Granges depuis le début de l'année 2017. Il vise à rendre possible, dans les aéroports régionaux et les places d'atterrissage de moindre envergure, des vols IFR sans services de navigation aérienne. Le projet doit permettre de déterminer quelles sont les conditions requises pour garantir la sécurité d'exploitation des vols IFR sans services de navigation aérienne. AEROSUISSE estime qu'une extension de ce concept aux aéroports avec ou sans tour de contrôle, aux places d'atterrissage en campagne (tels que les hôpitaux ou les bases des Forces aériennes) et à certains trajets de transit est parfaitement envisageable. Conjointement au concept de Remote-Tower, « l'IFR dans l'espace aérien Golf sans navigation aérienne » est un instrument qui pourrait contribuer à la baisse des coûts liés la sécurité dans les aéroports régionaux.

## Couloirs aériens contrôlés

Le « Low Flight Network » (LFN) est une forme particulière d'utilisation de la navigation par

satellite. Ses principaux utilisateurs sont les Forces aériennes et la Garde aérienne suisse de sauvetage (Rega). Il s'agit d'un réseau fixe de voies dans l'espace aérien inférieur. En cas de mauvais temps, les hélicoptères peuvent également avoir recours au LFN. Skyguide apporte alors son concours aux pilotes en utilisant une infrastructure spéciale de gestion et de contrôle. Les places d'atterrissage des hôpitaux et des installations militaires sont rattachées à ce réseau de voies aériennes. Au terme d'une période de test, le réseau a été officiellement exploité à partir de 2016 et fait l'objet d'améliorations constantes. Les partenaires concernés sont Skyguide, les Forces aériennes et la Rega.

## Excellente ponctualité de 97,2 %

Avec 97,2 % de vols sans retards, la ponctualité des services suisses de la navigation aérienne fournis par Skyguide est très élevée et a atteint un sommet historique en 2016. Sur les vols de ligne, le retard moyen par vol n'atteint que 0,07 minute (4,2 secondes).

## La révision de la LA 1+ est positive

En début d'année 2017, les chambres fédérales se sont unanimement prononcées en faveur du défraiement de Skyguide par la Confédération pour ses prestations dans les espaces aériens délégués (art. 101b de la loi sur l'aviation LA). Elles ont supprimé la limite de temps en vigueur en confirmant que Skyguide agissait dans l'intérêt des aéroports nationaux et de la place économique suisse. Les mesures d'économie de la Confédération ne doivent pas être réalisées au prix de cette disposition.



Flugplätze und Flughäfen |  
Aéroports et aéroports

Un projet pilote est en cours à l'aéroport de Granges depuis le début de l'année 2017.

Il vise à rendre possible, dans les aéroports régionaux et les places d'atterrissage de moindre envergure, des vols IFR sans services de navigation aérienne.

# Luftwaffe



Bernhard Müller

## Instrumentenflugrouten für Helikopter

Das Streckennetz im unteren Luftraum, das «Low Flight Network», das in enger Zusammenarbeit mit der Luftwaffe entwickelt wurde, bietet neu auch Instrumentenflugrouten im unteren Luftraum für zivile Helikopter, insbesondere jene der Schweizer Rettungsflygwacht an. Damit können Rettungsflüge auch bei schlechter Sicht durchgeführt werden. Die Freigabe für die Nutzung dieser Routen erfolgt durch Skyguide. Das Low Flight Network wurde von Skyguide zusammen mit der Rega, der Schweizer Luftwaffe und dem BAZL entwickelt. Es basiert auf Satellitennavigation und verbindet Flugplätze und Spitäler miteinander, vorerst auf zwei definierten

Routen, welche die Luftwaffe bereits früher schon benutzt hatte. Die AEROSUISSE unterstützt diese Entwicklung sehr.

## Wichtige Nachwuchsförderung

Mit «Sphair», dem bei der Luftwaffe angesiedelten Nachwuchsförderungsprogramm des Bundes, werden junge Schweizer Nachwuchspiloten und Fallschirmaufklärer gefunden. Experten aus der zivilen und militärischen Luftfahrt prüfen die Kandidaten und Kandidatinnen in einem mehrstufigen Verfahren und bereiten sie auf die Praxis vor. Das Sphair-Zertifikat ist Qualitätssiegel für das Talent und das Engagement der Kandidierenden. Es ist die Eintrittskarte für den professionellen Sprung in die dritte Dimension. Die Schweizer Luftwaffe ist darauf angewiesen, jährlich rund ein Dutzend neue Jet- und Helikopterpiloten ausbilden zu können. Mit der Anschaffung neuer Kampfflugzeuge steigt der Bedarf zusätzlich, weil diese ausschliesslich von Berufsmilitärpiloten geflogen werden. Deshalb kommt der Nachwuchsförderung – auch durch die AEROSUISSE – eine wichtige Rolle zu, um auch künftig genügend Talente für die Cockpits der Jets und Helikopter der Schweizer Luftwaffe zu finden.

Die Schweizer Luftwaffe ist darauf angewiesen, jährlich rund ein Dutzend neue Jet- und Helikopterpiloten ausbilden zu können.



# Forces aériennes

## Des couloirs aériens aux instruments pour les hélicoptères

Le réseau de voies aériennes situé dans l'espace aérien inférieur – le «Low Flight Network» – a été élaboré en collaboration étroite avec les Forces aériennes. Il offre désormais des couloirs aériens aux instruments destinés aux hélicoptères civils, en particulier ceux de la Garde aérienne suisse de sauvetage. Ce dispositif permet aux hélicoptères d'effectuer leurs opérations de sauvetage même en cas de mauvaise visibilité. C'est Skyguide qui donne le feu vert à l'utilisation de ces couloirs. Le Low Flight Network a été mis au point par Skyguide en collaboration avec la Rega, les Forces aériennes suisses et l'OFAC. Il est fondé sur la navigation par satellite et relie les places d'atterrissage aux hôpitaux, pour l'instant par deux couloirs bien définis naguère utilisés par les Forces aériennes. AEROSUISSE encourage fortement cette évolution.

## L'encouragement essentiel de la relève

Le recrutement de jeunes pilotes et éclaireurs parachutistes suisses se fait par l'intermédiaire de «Sphair», programme d'encouragement de la relève prôné par le Conseil fédéral et confié aux Forces aériennes. Des experts de l'aviation civile et militaire examinent les candidats, hommes et femmes, au cours d'une

Les Forces aériennes suisses doivent pouvoir former chaque année une douzaine de nouveaux pilotes de jets et d'hélicoptères.

procédure d'évaluation en plusieurs étapes et les préparent à la pratique. Le certificat Sphair est le label de qualité qui récompense le talent et l'engagement des candidats. Il constitue le billet d'entrée pour le saut professionnel dans la troisième dimension. Les Forces aériennes suisses doivent pouvoir former chaque année une douzaine de nouveaux pilotes de jets et d'hélicoptères. L'achat de nouveaux avions de combat accroît ce besoin car ces appareils ne peuvent être confiés qu'à des pilotes militaires de carrière. C'est la raison pour laquelle l'encouragement de la relève – y compris par AEROSUISSE – revêt une telle importance: l'objectif est de trouver suffisamment de jeunes gens talentueux pour occuper les cockpits des jets et des hélicoptères des Forces aériennes.



# Luft- und Raumfahrtindustrie



Claudio Lasagni

## Totalrevision der Güterkontrollverordnung

In ihrer Stellungnahme ans Staatssekretariat für Wirtschaft SECO zur Totalrevision der Güterkontrollverordnung (GKV) hat die AEROSUISSE die Verlängerung der Gültigkeit der Einzelbewilligungen in Artikel 9 auf zwei Jahre unterstützt. Zudem verlangt die AEROSUISSE, dass das SECO prüft, ob die Verlängerung der Gültigkeitsdauer nicht noch flexibler gestaltet und auf drei Jahre ausgeweitet werden kann. Begründet wird dies, weil bei Flugzeuggeschäften bereits vor Beginn der Vertragsverhandlungen eine Ausfuhrgenehmigung vorhanden sein muss.

## Zulieferindustrie unterschiedlich unterwegs

Die Spitzenwerte in den Auslieferungen von Verkehrsflugzeugen im 2016 freuten nicht nur

## Hoher Franken als Herausforderung

Wie die gesamte Exportindustrie litten die Schweizer Zulieferer zu internationalen Flugzeugprogrammen auch 2016 unter der hohen Bewertung des Schweizer Frankens. Teilweise gingen deshalb Aufträge verloren. Zwar tragen die nach dem Frankenschock ergriffenen Massnahmen – darunter auch ein Schreiben der AEROSUISSE an den Bundesrat – Früchte, doch ist der ungünstige Wechselkurs nach wie vor eine grosse Herausforderung.

Für viele Unternehmen ist die Zertifizierung nach EN9100 ein Muss. Vor über zehn Jahren haben deshalb Swissmem und der Schweizerische Verband Flugtechnischer Betriebe (SVFB) in der Schweiz die entsprechende Organisation, das Swiss Aerospace Sector Certification Scheme (SASCS), aufgebaut und vom übergeordneten europäischen Gremium anerkennen lassen. Wesentliches Element der Organisation ist die Verbindung mit der beim SECO angesiedelten Schweizerischen Akkreditierungsstelle (SAS). Nachdem diese 2014 die Zusammenarbeit wegen Ressourcenmangel aufgekündigt hatte, hing die Zukunft des SASCS in der Luft. Anfangs 2016 konnte mit SAS eine Lösung gefunden und eine neue Vereinbarung unterzeichnet werden, welche die Weiterführung des SASCS sicherstellt.

Wie die gesamte Exportindustrie litten die Schweizer Zulieferer zu internationalen Flugzeugprogrammen auch 2016 unter der hohen Bewertung des Schweizer Frankens.



die grossen Flugzeugbauer, Triebwerkhersteller und Avionikproduzenten, sondern auch die Unternehmen in ihren Zulieferketten, darunter verschiedene Schweizer Firmen. Erfreulich ist, dass einzelne Unternehmen neu den Eintritt in die Lieferkette des Airbus A320neo fanden. Die Freude der Branche wurde allerdings etwas getrübt, da die Bestellungen für neue Verkehrsflugzeuge hinter den Auslieferungen zurückblieben.

Für die Geschäftsflugzeugbauer war 2016 ein weiteres schwieriges Jahr, und die Situation dürfte sich auch 2017 nicht wesentlich ändern. Die Schlüsselzahlen liegen nach wie vor unter den Werten vor der Finanzkrise. Die Produktionszahlen von zivilen Helikoptern sanken das fünfte Jahr in Folge. Der Hauptgrund liegt darin, dass die Nachfrage nach neuen Helikoptern stark vom Ölpreis beeinflusst wird und dass dieser seit Jahren tief ist. Die Schweizer Zulieferbetriebe sowohl zur Geschäftsflugzeug- wie auch zur Helikopterindustrie bekamen diese Situation sehr direkt zu spüren. Eine wesentliche Besserung ist 2017 nicht in Sicht. Im Militärflugzeugsektor sind Zulieferfirmen aus der Schweiz auf tiefem Niveau engagiert. Die Aktivitäten sind stabil. Eine markante Veränderung zeichnet sich für die nahe Zukunft nicht ab.

## Erfolgreiche ESA-Ministertagung

Die für die Raumfahrt zuständigen Minister der 22 Mitgliedstaaten sowie der beiden assoziierten Staaten Slowenien und Kanada der Europäischen Weltraumorganisation ESA trafen sich am 1. und 2. Dezember 2016 in Luzern, um wichtige Entscheide zu fällen. Bundespräsident Johann N. Schneider-Ammann begrüsst die Teilnehmenden. Dabei ging es um die Strategie, die Europa noch mehr Exzellenz in den Weltraumwissenschaften und der Raumfahrttechnologie sichern soll, sowie um eine maximale Einbindung der Raumfahrt in die europäische Gesellschaft und um die Förderung eines wettbewerbsfähigen europäischen Raumfahrtsektors. Die Tagung des Ministerrates, die erstmals auf Schweizer Boden stattfand, war ausserdem Anlass für die Schweiz und Luxemburg, die Präsidentschaft des Rates an Spanien zu übergeben. Da Entscheide zum Start oder der Weiterführung von rund 30 Programmen in allen Bereichen der Weltraumaktivitäten getroffen wurden, zeigt diese Tagung nach Ansicht der AEROSUISSE die Relevanz der Raumfahrt für den Standort Schweiz.

# Industrie aéronautique et aérospatiale

## Encouragement de la révision totale de l'Ordonnance sur le contrôle des biens

Dans l'avis transmis par AEROSUISSE au Secrétariat d'État à l'économie SECO au sujet de la révision totale de l'Ordonnance sur le contrôle des biens (OCB), la Fédération a encouragé l'extension de la validité des permis individuels de l'article 9 pour une durée de deux ans. AEROSUISSE demande en outre que le SECO examine la possibilité d'assouplir encore davantage l'extension de la durée de validité, idéalement pour une période de trois ans. La position d'AEROSUISSE s'explique par le fait que les avionneurs doivent fournir une autorisation d'exportation avant même de négocier les contrats.

## Un bilan contrasté pour les sous-traitants

Le nombre record de livraisons d'avions, en 2016, a fait le bonheur non seulement des grands avionneurs, motoristes et fabricants de produits avioniques mais aussi des entreprises de sous-traitance, dont diverses sociétés suisses. Fait réjouissant, de nouvelles entreprises ont pu s'insérer dans les chaînes d'approvisionnement de l'Airbus A320neo. Le secteur a quelque peu déchanté en constatant que les commandes d'avions commerciaux restaient inférieures aux livraisons.

L'année 2016 a été difficile pour les constructeurs d'avions d'affaires et la situation ne devrait pas beaucoup évoluer en 2017. Les résultats restent en deçà des attentes formulées avant la crise financière. Les indicateurs de production des hélicoptères civils ont baissé pour la cinquième année consécutive. Cela s'explique essentiellement par l'impact du prix du carburant sur la demande de nouveaux hélicoptères, or le pétrole est bon marché depuis plusieurs années. Les fournisseurs suisses des fabricants d'avions d'affaires et d'hélicoptères ont fortement ressenti cet état de fait. La situation ne devrait pas beaucoup s'améliorer en 2017. Dans le secteur des avions militaires, les fournisseurs suisses sont faiblement engagés. Les activités restent stables. Un changement marquant est improbable dans un avenir proche.

## La vigueur du franc: un défi

À l'instar de l'industrie d'exportation dans son ensemble, les fournisseurs liés aux programmes aéronautiques internationaux ont souffert, en 2016, de la vigueur du franc suisse. Certains d'entre eux ont perdu des commandes. Les mesures prises pour pallier les effets néfastes du choc du franc portent

leurs fruits mais le taux de change défavorable reste un problème épineux.

La certification EN9100 s'impose pour de nombreuses entreprises. C'est la raison pour laquelle Swissmem et l'Association suisse des entreprises aérotechniques (ASEA) ont créé en Suisse, il y a plus de dix ans, l'organisation correspondante – Swiss Aerospace Sector Certification Scheme (SASCS) – et l'ont fait reconnaître par l'instance supérieure européenne. L'un des éléments clés de l'organisation est sa relation avec le Service d'accréditation suisse (SAS), rattaché au SECO. Après que cette dernière ait mis un terme à sa collaboration, en 2014, par manque de ressources, l'avenir du SASCS est resté en suspens. Début 2016, une solution a pu être trouvée avec le SAS, débouchant sur la signature d'un nouvel accord garantissant la poursuite du SASCS.

## Succès de la Conférence ministérielle de l'ASE

Les ministres en charge de l'aérospatiale des 22 États membres de l'Agence spatiale européenne (ASE) et des deux États associés, la Slovénie et le Canada, se sont réunis les 1er et 2 décembre 2016 à Lucerne pour prendre des décisions de poids. Johann N. Schneider-Ammann, président de la Confédération, a salué les participants. À l'ordre du jour figurait la stratégie qui doit permettre à l'Europe de miser encore davantage sur l'excellence dans le domaine des sciences et technologies spatiales. L'accent a également été mis sur la nécessité d'optimiser l'implication de l'aérospatiale dans la société européenne et d'encourager un secteur spatial européen compétitif. La Conférence ministérielle, qui se déroulait pour la première fois sur le territoire helvétique, a également permis à la Suisse et au Luxembourg de transmettre la présidence du conseil à l'Espagne. Le fait que des décisions aient été prises lors de cette conférence sur le lancement ou la poursuite de près de 30 programmes dans tous les domaines des activités spatiales démontre, selon AEROSUISSE, la pertinence de l'aérospatiale pour la place économique suisse.



À l'instar de l'industrie d'exportation  
dans son ensemble, les fournisseurs liés aux  
programmes aéronautiques internationaux ont  
souffert en 2016 de la vigueur du franc suisse.

# General Aviation



Philippe Hauser

**Einfachere Zollabfertigung bei Auslandsflügen**  
Grenzüberschreitende Privatflüge aus der Schweiz sind immer noch mit hohen administrativen Hürden verbunden. Im Nachgang zu entsprechenden Interventionen seitens der Präsidenten der AEROSUISSE und des Aero-Club der Schweiz (AeCS) bei der Zollverwaltung (OZD), hat der Vorsitzende der Kommission Internationales K-INT der AEROSUISSE zusammen mit Vertretern des AeCS und Skyguide die Verantwortlichen der OZD getroffen. Die Anmelde- und Zollmodalitäten der OZD für grenzüberschreitende Flüge werden nun von Skyguide dahingehend geprüft, ob die Anmeldung von grenzüberschreitenden Flügen an die Zollverwaltung neu direkt via Skybriefing erfolgen könnte.

## **Windenergieanlagen sind Luftfahrthindernisse**

Ende Januar 2016 hat die AEROSUISSE zum Konzept Windenergie des Bundes Stellung

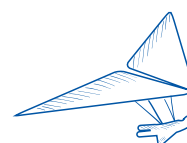
genommen: Beantragt wurde, dass die vorliegende Entscheidungs- und Planungshilfe für den Bau von Windenergieanlagen mit Bestimmungen ergänzt wird, welche von Planungsträgern und Projektträgern solcher Anlagen verlangt, die Beanspruchung des bestehenden Luftraums aufzuzeigen und die Auswirkungen dieser Anlagen auf die Akteure des Luftraums, wie beispielsweise Flugplätze, Segelflieger, Helikopter, Gleitschirme und Hängegleiter, auf ein Minimum zu beschränken. Um dies zu gewährleisten, sind diese Akteure des Luftraums frühzeitig, das heisst bei der Wahl des Standorts von Windenergieanlagen, von den Projektträgern solcher Anlagen zu berücksichtigen. Da Windenergieanlagen gesetzlich als Luftfahrthindernisse definiert werden, beauftragte das BAZL die Flugsicherung Skyguide mit der Durchführung der Prüfungen. Sie untersucht den Einfluss geplanter Anlagen auf die Hindernisfreiheit im kontrollierten Luftraum und analysiert das elektromagnetische Störpotenzial auf die Flugsicherungsanlagen. Windenergieanlagen können auch Radar-, Instrumentenlande-, Navigations- und Kommunikationssysteme durch Rückstrahlung oder andere elektromagnetische Effekte in ihrer Funktionsweise beeinträchtigen. Skyguide bemüht sich, bei der Umsetzung der Energiepolitik des Bundes und der Kantone Hand zu bieten und mittels ihrer Expertise möglichst weitgehend Lösungen für die Koexistenz von Flugsicherungsinfrastruktur und Windkraftwerken zu finden.

Die Anmelde- und Zollmodalitäten der OZD für grenzüberschreitende Flüge werden nun von Skyguide dahingehend geprüft, ob die Anmeldung von grenzüberschreitenden Flügen an die Zollverwaltung neu direkt via Skybriefing erfolgen könnte.



## **Support für General-Aviation-Studie**

Die AEROSUISSE beteiligt sich ausserhalb des regulären Budgets mit einem Beitrag von 5400 Franken an einer neuen Studie über die General Aviation (GA) in der Schweiz. Der Vorstands-Ausschuss hat einen entsprechenden Antrag des GASCO (General Aviation Steering Committee) genehmigt. Auch die weiteren Anträge des GASCO hat der Ausschuss im Rahmen der Strategiesitzung mit den Vertretern der GA im Ausschuss diskutiert und entsprechende Beschlüsse gefasst.



# 38'661

Hängegleiter |  
Pilotes de vol libre

# Aviation générale

## Simplification des formalités de dédouanement pour les vols internationaux

Les vols privés transfrontaliers en partance de Suisse se heurtent toujours à de nombreux obstacles administratifs. À la suite d'interventions des présidents d'AEROSUISSE et de l'Aéro-Club de Suisse (AéCS) auprès de la direction générale des douanes (DGD), le président de la commission C-INT d'AEROSUISSE ainsi que des représentants de l'AéCS et de Skyguide ont rencontré les responsables de la DGD. Les modalités de déclaration et de douanes de la DGD pour les vols transfrontaliers sont actuellement analysées par Skyguide pour vérifier si la déclaration de ces vols à l'administration des douanes pourrait à l'avenir se dérouler directement via Skybriefing.

## Les éoliennes sont des obstacles à la navigation aérienne

Fin janvier, AEROSUISSE a pris position sur la Conception énergie éolienne de la Confédération: notre association a demandé que l'actuel guide de prise de décision et de planification concernant la construction d'installations éoliennes soit complété par une disposition contraignant les planificateurs et les porteurs de projets à indiquer l'impact des installations prévues sur l'espace aérien et sur ses utilisateurs – aérodromes, pilotes de vol à voile, d'hélicoptères, de parapentes et de deltaplanes, par exemple – et à s'efforcer de le minimiser. Dans cet objectif, il convient que les utilisateurs de l'espace aérien soient informés des projets dès leur ébauche, à savoir dès la détermination de la future implantation des éoliennes. Étant donné que les éoliennes sont légalement qualifiées d'obstacles à la navigation aérienne, l'OFAC a confié l'exécution des audits aux services de navigation aérienne Skyguide. La société analyse l'impact des installations prévues sur les zones de franchises d'obstacles dans l'espace aérien contrôlé ainsi que le niveau potentiel d'interférences électromagnétiques sur les systèmes de la navigation aérienne. Les éoliennes peuvent affecter le fonctionnement des systèmes de radars, d'atterrissage aux instruments, de navigation et de communication par rétro-rayonnement ou par d'autres effets électromagnétiques. Skyguide s'engage à prendre part à la transposition de la politique énergétique de la Confédération et des cantons et à trouver, grâce à son expertise, des solutions aussi larges que possible pour que l'infrastructure de la navigation aérienne et les parcs éoliens puissent coexister.



## Soutient à l'étude sur l'aviation générale

Sortant du cadre de son budget ordinaire, AEROSUISSE contribue à hauteur de 5400 francs à la réalisation d'une nouvelle étude sur l'aviation générale en Suisse. Le comité de direction a approuvé à cette fin une demande du GASCO (General Aviation Steering Committee). Le comité a également débattu d'autres requêtes du GASCO lors d'une réunion stratégique avec les représentants de l'aviation générale et pris des décisions en conséquence.



Les modalités de déclaration et de douanes de la DGD pour les vols transfrontaliers sont actuellement analysées par Skyguide pour vérifier si la déclaration de ces vols à l'administration des douanes pourrait à l'avenir se dérouler directement via Skybriefing.

# Geschäftsstelle



Philip Kristensen



## 11'503

Privat- und Berufspiloten |  
Pilotes privés et professionnels

### Vier gut besuchte PGLR-Anlässe

Die AEROSUISSE organisiert während jeder Session der eidgenössischen Räte für die Parlamentarische Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGLR) eine Veranstaltung zu einem aktuellen Thema. Im 2016 haben folgende vier Anlässe, die alle gut besucht waren, unter der Leitung des neuen Präsidenten Nationalrat Hans-Ueli Vogt stattgefunden:

In der Frühjahrsession stand am 15. März 2016 die BFI-Botschaft 2017-2010 im Mittelpunkt: Dies ist eine Weichenstellung für Schweizer Investitionen. Referenten waren Professor Willy Benz, Direktor NFS PlanetS, Uni Bern, und Dr. Peter Guggenbach, CEO RUAG Space, Präsident SSIG.

«Luftverkehr als Motor für die Schweizer Wirtschaft», lautete das Thema des Anlasses während der Sommersession am 14. Juni 2016. Zum luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates 2016 referierten Max Schulthess, Leiter Sektion Standardisierung und Grundlagen BAZL, und Thomas Klühr, CEO von Swiss International Air Lines.

Der PGLR-Anlass in der Herbstsession (27. September 2016) war den regionalen Flugplätzen der Schweiz gewidmet. Sie sind stille und unverzichtbare Partner der Wirtschaft. Das Referat hielt Dr. Andreas Wittmer, Uni St.Gallen. Anschliessend folgte eine Podiumsdiskussion mit Charles Riesen, Flughafen Bern, Nationalrat Christian Wasserfallen, Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr, und Philippe Hauser, AOPA. Die Diskussion hat Jorge Pardo vom VSF geleitet.

Der Wintersessions-Anlass am 13. Dezember 2016 war dem SIL Objektblatt Zürich gewidmet. Zu den Rahmenbedingungen für die Entwicklung des wichtigsten Landesflughafens sprach Stefan Conrad, COO der Flughafen Zürich AG.

### Kommunikationskonzept Luftfahrt Schweiz

Obschon Luftfahrt gemäss Artikel 87 der Bundesverfassung Bundessache ist, hat der Bund grösste Mühe, seine luftfahrtpolitischen Ziele gegen den Willen der Lokalbevölkerung durchzusetzen. Das liegt daran, dass die Luftfahrt in der Bevölkerung oft nur über ihre Lasten, insbesondere über den Lärm, wahrgenommen wird. Der Nutzen der Luftfahrt dringt eben nicht so einfach ins Bewusstsein der Menschen. Deshalb wird die Luftfahrt nicht nur heute sondern auch künftig als selbstverständlich und gegeben erachtet. Wenn der Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt seinem statutarischen

Auftrag, Sicherung der Existenzgrundlagen der Luft- und Raumfahrt, gerecht werden soll, so muss er auch seinen Beitrag leisten, dass die Luftfahrt wieder vermehrt positiver wahrgenommen wird. Deshalb hat der Vorstand der AEROSUISSE beschlossen, ein Konzept für eine mittel- und langfristig angelegte schweizweite Kommunikationsoffensive ausarbeiten zu lassen. Die Bestrebungen dieser Offensive sollen bei der Bevölkerung wieder vermehrt die Vorteile der Luftfahrt ins Bewusstsein rücken. Dazu sollen bestehende Kommunikationskanäle besser genutzt, aufeinander abgestimmt und neue Instrumente eingeführt werden.



NR Hans-Ueli Vogt,  
Präsident PGLR

# Secrétariat

## Quatre manifestations largement suivies du GPAA

Lors de chaque session des chambres fédérales, le Groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale (GPAA) organise une manifestation sur un thème d'actualité. En 2016 ont eu lieu les quatre manifestations suivantes sous l'égide du nouveau président, le conseiller national Hans-Ueli Vogt. Elles ont toutes affiché une bonne participation:

Pendant la session de printemps, l'accent a été mis le 15 mars 2016 sur le message FRI 2017-2020: Orientations pour les investissements suisses en faveur de l'aérospatiale. Les intervenants étaient le professeur Willy Benz, directeur de NFS PlanetS, Université de Berne, et Peter Guggenbach, CEO de RUAG Space et président du SSIG.

Le thème de la manifestation qui s'est tenue le 14 juin, pendant la session d'été, était «l'aviation, moteur de l'économie suisse». Max Schulthess, chef de section Normalisation et bases de l'OFAC, et Thomas Klühr, CEO de Swiss, se sont exprimés sur le Rapport sur la politique aéronautique de 2016.

La manifestation du GPAA à l'automne (27 septembre 2016) était consacrée aux aéroports régionaux de Suisse. Ces derniers sont les partenaires silencieux et indispensables de l'économie. La présentation a été faite par Andreas Wittmer, de l'Université de Saint-Gall. Elle a été suivie d'une table ronde avec Charles Riesen de l'aéroport de Berne, le conseiller national Christian Wasserfallen de l'IGBL (groupe d'intérêts du trafic aérien bernois) et Philippe Hauser de l'AOPA. Le débat a été animé par Jorge Pardo de l'ASA.

La session d'hiver, le 13 décembre 2016, était dédiée à la fiche du PSIA relative à l'aéroport de Zurich. Stefan Conrad, COO de l'aéroport de Zurich, a détaillé les conditions nécessaires au développement des principaux aéroports nationaux.

## Concept de communication de l'aviation suisse

Bien que l'aviation soit l'affaire de la Confédération, conformément à l'article 87 de la Constitution fédérale, le Conseil fédéral éprouve la plus grande difficulté à imposer ses objectifs aéronautiques à l'encontre de la volonté de la population locale. Cela tient au fait que l'aviation n'est souvent perçue par la population que comme une source de nuisances et notamment de bruit. Les avantages de l'aviation, en revanche, ne lui viennent pas forcément à l'esprit. C'est pourquoi l'aviation est aujourd'hui considérée comme un acquis

évident et continuera de l'être à l'avenir. Si la Fédération faitière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses veut répondre à sa mission statutaire consistant à veiller à la préservation des moyens d'existence de l'aéronautique et de l'aérospatiale, elle doit contribuer à ce que la perception de l'aviation redevienne plus positive. D'où la décision du comité de direction d'AEROSUISSE de demander l'élaboration d'un concept en vue d'une offensive de communication en Suisse à moyen et long terme. Les efforts déployés lors de cette offensive doivent aboutir à une nouvelle prise de conscience de la population des avantages du transport aérien. À cet effet, il convient d'optimiser l'utilisation des canaux de communication existants, de les coordonner et de faire place à de nouveaux instruments.



# 1068

Helikopterpiloten |  
Pilotes d'hélicoptère



# Kommissionen



Peter Wild

## **Kommission für Bildung, Forschung und Innovation K-BFI**

Die K-BFI war 2016 sehr aktiv und hat auch personelle Veränderungen erlebt. So wurde im Frühling die Leitung von Christoph Regli (Studiengangleiter Aviatik der ZHAW School of Engineering) an Dr. Peter Wild (Commander/Fluglehrer CS100 und A320 der Swiss/Lehrbeauftragter Luftfahrt der ETHZ) übergeben. Christoph Regli nimmt weiterhin die Stellvertretung in der Kommission wahr. Ferner wurde neu Dr. Beat Hedinger (Oberstleutnant der Luftwaffe, Geschäftsleiter Sphair) zur Sicherung des Know-hows aufgenommen. Erfreulich ist, dass Alois Schneider auch nach rund zehn Jahren Engagement für die K-BFI und erfolgreicher Projektleiter weiterhin als Ausbildungsdelegierter zur Verfügung steht.

## **VFAL-Verbesserung in Aussicht**

Fachlich arbeitet die K-BFI vor allem an der Verbesserung der VFAL-Prozesse (Finanzhilfe für Ausbildungen im Bereich Luftfahrt, LFG 103). Im Frühling 2017 konnte ein Roundtable mit dem BAZL und den Stakeholdern (Airlines, Flugschulen) initiiert werden. Daher werden Verbesserungen im Rahmen dieser Verordnung erwartet.

Um die restlichen Berufe in der Luftfahrtindustrie zu erfassen, erfolgte im Herbst 2016 eine grossangelegte Umfrage, wobei sich rund zehn Prozent der Firmen mit etwa 20 Berufen meldeten.

## **Karrieremöglichkeiten besser aufzeigen**

Um einen Überblick zu Lehrstellen, Aus- und Weiterbildungen wie auch Studien und Vorlesungen an Fachhochschulen und Universitäten zur schweizerischen Aviatik zu gewinnen, wurde im Dezember 2016 eine HF-Studie bei Swiss Aviation Training mit drei Nachwuchspiloten lanciert. Die erfreulichen Ergebnisse sind seit Mai 2017 auf der Homepage der AEROSUISSE einsehbar. Die gleiche Studie umfasst noch einen zweiten Teil, in dem über 1200 Sphair-Absolventen zur Zufriedenheit und zum Verbleib in der Luftfahrtindustrie befragt wurden. Die Absolventen sind sehr zufrieden mit Sphair, jedoch hat bis jetzt nur ein Drittel einen Job im Cockpit gefunden. Ein weiteres Drittel wartet noch auf eine Anstellung, die anderen haben die Bedingungen noch nicht erfüllt. Die Studie zeigt, dass dem Nachwuchs das Potential der Industrie und der verschiedenen Karrieremöglichkeiten noch besser aufgezeigt werden muss.

## **C-FRI: Commission Formation, recherche et innovation**

La commission pour la formation, la recherche et l'innovation (C-FRI) a été très occupée en 2016. Elle a également vu des changements de personnel. Au printemps, sa direction a ainsi été transférée de Christoph Regli (responsable du cursus aérien de la ZHAW School of Engineering) à Peter Wild (commandant de bord et instructeur CS100 et A320 chez Swiss/maitre de conférence sur le transport aérien à l'EPFZ). Christoph Regli continue à siéger au sein de la commission en qualité d'adjoint. Par ailleurs, Beat Hedinger (lieutenant-colonel des Forces aériennes, directeur de Sphair) a rejoint la commission. Il est également réjouissant de savoir qu'au terme de près de dix ans d'engagement en faveur de la commission C-FRI et de gestion de projet efficace, Alois Schneider reste à notre disposition en qualité de délégué à la formation.

## **Amélioration de l'Oafa en perspective**

Concrètement, la C-FRI œuvre surtout à l'amélioration des processus de l'Oafa (aides financières à la formation aéronautique, LA 103). Au printemps 2017, une table ronde avec l'OFAC et les acteurs concernés (compagnies aériennes, écoles de pilotage) a pu être organisée. Des améliorations sont attendues dans le cadre de cette ordonnance. Afin de prendre en compte les autres métiers du secteur, une grande enquête a eu lieu à l'automne 2016, à laquelle près de 10% des entreprises ont répondu en énumérant une vingtaine de métiers.

Afin d'établir une vue d'ensemble des places d'apprentissage, des formations initiales et continues ainsi que des études et des cours dans les hautes écoles spécialisées et les universités en relation avec l'aviation suisse, une étude HES a été lancée en décembre 2016 à Swiss Aviation Training avec trois jeunes pilotes. Ses résultats probants peuvent être consultés depuis mai 2017 sur le site internet d'AEROSUISSE. Cette même étude comprend une deuxième partie dans laquelle il a été demandé à plus de 1200 anciens élèves de Sphair s'ils étaient satisfaits de leur expérience et s'ils avaient ensuite opté pour le secteur aéronautique. Ils sont effectivement très satisfaits de Sphair, mais seul un tiers d'entre eux ont trouvé un emploi dans un poste de pilotage. Un autre tiers attend encore un engagement et les autres n'ont pas encore satisfait aux exigences requises. L'étude montre que le potentiel du secteur et des diverses possibilités de carrière doit encore être mieux expliqué aux jeunes recrues.

# Commissions

## Kommission Internationales K-INT

Das Resultat der Volksabstimmung vom 9. Februar 2015 vermochte die Übernahme von EU-Regelungen im Bereich der Luftfahrt etwas zu bremsen. Gestützt auf die geänderten Artikel 77a ff. LFV gelangte allerdings bereits am 1. April 2016 die neue EU-Verordnung 376/2014 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt zur Anwendung; Mitte Mai 2016 traten zudem Änderungen der Anforderungen betreffend die Instandhaltung, Aufrechterhaltung und Überwachung der Lufttüchtigkeit, den Betrieb von Luftfahrzeugen aus Drittländern sowie über die Flugprüfung in Kraft. Die an der 15. Sitzung des Luftverkehrsausschusses Schweiz-EU vom 8. Dezember 2016 in Genf beschlossene und am 1. Februar 2017 in Kraft getretene Erweiterung des Anhangs betraf schliesslich Rechtsakte und Beschlüsse zur Unfallverhütung (Safety), der Verhinderung widerrechtlicher Handlungen gegen den Luftverkehr (Security) sowie der Flugsicherung (Air Traffic Management). Die mangelnde Transparenz der systematischen Rechtssammlung des Bundes bezüglich der Publikation neuer oder hinfällig gewordener EU-Rechtsakte für die Luftfahrt führte einmal mehr zu heftigen Reaktionen in der Industrie. Gestützt auf die Intervention der AEROSUISSE stellt das BAZL in Zukunft den betroffenen Stakeholdern eine Textfassung in englischer Sprache zur Verfügung, welche die vom Gemischten Luftverkehrsausschuss Schweiz-EU beschlossenen Änderungen im Korrekturmodus zeigt.

## C-INT: Commission Affaires internationales

Le résultat de la votation populaire du 9 février 2014 a eu pour effet de freiner quelque peu l'adoption des réglementations de l'UE en matière de transport aérien. Sur la base des articles 77a ss modifiés de l'OSAv, l'ordonnance de l'UE sur les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile est devenue applicable dès le 1er avril 2016: à la mi-mai 2016, des modifications des exigences concernant l'entretien, le maintien et la surveillance de la navigabilité, l'exploitation d'aéronefs de pays tiers et les essais en vol sont en outre entrées en vigueur. L'extension de l'annexe, décidée lors de la 15e réunion du comité des transports aériens Communauté/Suisse du 8 décembre 2016 à Genève et entrée en vigueur le 1er février 2017, a finalement porté sur les actes et décisions relatifs à la prévention des accidents (Safety), la prévention d'actes illicites dirigés contre l'aviation civile (Security) ainsi que la navigation aérienne (Air Traffic Management).

Le manque de transparence concernant la publication d'actes juridiques de l'UE nouvellement applicables ou caducs a suscité, une fois de plus, de violentes réactions dans le secteur. En droite ligne de l'intervention d'AEROSUISSE, l'OFAC mettra à l'avenir à la disposition des parties concernées une version des textes en anglais montrant les modifications décidées par le comité des transports aériens Communauté/Suisse en mode correction.



Daniel Ruhier

# Kommissionen | Commissions



Daniel Gaus

## **Kommission Risiko-Management und Versicherungen K-RMV**

Die tiefe Schadenlast im Luftverkehr war 2016 überaus erfreulich und bescherte der Branche eines der sichersten Jahre in der zivilen Luftfahrt. Stellt man diese Zahl in Zusammenhang mit den weltweit mehr als dreieinhalb Milliarden beförderten Reisenden wird offensichtlich, dass der Luftverkehr auch in 2016 als sehr sicheres Verkehrsmittel gewertet werden darf. Ausserhalb der weltumfassenden medialen Aufmerksamkeit bleibt die Schadenbelastung für Luftfahrt-Versicherer jedoch angespannt. Die Anzahl der am Boden auftretenden Vorfälle und Schadenereignisse ist unverändert hoch, also vorwiegend an jenen Schnittstellen, an welchen diverse Organisationen, Menschen und deren Handlungen dafür sorgen (sollten), dass alles reibungslos läuft. Dieser Trend ist keineswegs neu, doch die Tatsache fällt nun aufgrund rückläufiger Grossschadenereignisse bei der Schadenregulierung umso öfters monetär ins Gewicht.

## **Organhaftpflichtversicherung für AEROSUISSE-Mitglieder**

Mit ansteigendem Erfolg bot AEROSUISSE 2016 eine interessante Organhaftpflicht-Versicherungslösung für Mitgliedunternehmen an. Ein seriöser unabhängiger Leistungsvergleich lohnt sich unbedingt – alleine schon um die Flughöhe des bisherigen Anbieters zu überprüfen oder allenfalls neu auszurichten.

Die AEROSUISSE bietet in ihrer Eigenschaft als Dachverband eine ideale Plattform, gemeinsame Herausforderungen anzusprechen und Lösungsoptionen für ganze Geschäftszweige anzugehen. Wenig Veränderung im eigenen Versicherungsportfolio erscheint zwar begrüssenswert, jedoch trägt dieser Ansatz kaum den vorteilhaften Tarifsenkungen der Versicherungsanbieter Rechnung. Eine regelmässige Standortbestimmung hilft nachweislich, Kostensparpotenziale besser zu nutzen.

## **C-GRA: Commission Gestion du risque et assurances**

La charge de sinistre peu élevée dans le transport aérien a été une excellente nouvelle pour le secteur et 2016 figure parmi les années les plus sûres dans l'aviation civile. Si l'on rapporte ce chiffre aux plus de trois milliards et demi de voyageurs transportés dans le monde, le transport aérien demeure en 2016 un mode de transport très sûr. Mais en dehors des événements qui attirent l'attention des médias, le poids des dommages reste conséquent pour les assureurs du secteur aéronautique. Le nombre d'incidents et de dégâts au sol est toujours aussi élevé. Surtout dans les cas où diverses organisations ou personnes veillent, ou devraient veiller, à ce que tout se déroule sans accroc. Cette tendance n'est pas nouvelle mais, en raison du recul des gros sinistres, ces dommages pèsent financièrement d'autant plus lourd dans le règlement des sinistres.

## **Assurance responsabilité civile des organes de société pour les membres d'AEROSUISSE**

Avec un succès croissant, AEROSUISSE a proposé en 2016 à ses membres une solution avantageuse d'assurance responsabilité civile pour les organes de société. Une comparaison sérieuse et indépendante des diverses prestations de couverture vaut vraiment la peine – ne serait-ce que pour vérifier ou faire réviser les hauteurs de vol prévues par le prestataire actuel.

En tant que fédération faitière, AEROSUISSE constitue une plate-forme idéale pour évoquer les défis communs et aborder les solutions possibles pour l'ensemble des branches d'activité. Il semble certes plus commode de n'envisager que peu de changements dans son propre portefeuille d'assurance, mais cette attitude ne prend pas en compte toutes les baisses tarifaires avantageuses des assureurs. Procéder régulièrement à un état des lieux se justifie en termes d'économies potentielles.

# General- versammlung und AEROSUISSE- AWARD 2016

# Assemblée générale et l'AWARD AEROSUISSE 2016



Paul Kurrus, Jean-Marc Thévenaz und/et André Schneider.



Jean-Jacques Perret, Francis Girardin und/et Paul Kurrus.



Alex Bristol, Alois Schneider und/et Raimund Fridrich.



Paul Kurrus referiert. | Paul Kurrus tient son exposé.



Aufmerksame Zuhörer an der Generalversammlung. |  
Public attentif à l'assemblée générale.



Thomas Koller, Stefan Conrad, Jürg Marx und/et Peter Somaglia.

# Vorstand | Le comité de direction

## Ausschuss | Comité exécutif



**Paul Kurrus**  
alt Nationalrat,  
Präsident



**Dr. Dieter Neupert**  
Rechtsanwalt,  
Vizepräsident



**Stefan Conrad**  
COO Flughafen  
Zürich AG



**Philippe Hauser**  
CEO AOPA



**Claudio Lasagni**  
CEO Air Service  
Basel GmbH



**Div. Bernhard Müller**  
Chef Einsatz  
Luftwaffe



**Jean-Pierre Tappy**  
Senior Director,  
Head of External Affairs, Swiss  
International Air  
Lines AG



**Daniel Weder**  
CEO Skyguide



**Philip Kristensen**  
Geschäftsführer

## Vorstand | Comité de direction



**Heinz Aebi**  
Senior VP  
Group Marketing and Communications,  
Jet Aviation  
Management  
AG



**Christian Boppert**  
Direktor  
Schweizerischer  
Hängegleiter-  
Verband SHV



**Yves Burkhardt**  
Generalsekretär  
Aero-Club  
der Schweiz



**Pius Drescher**  
CEO Swiss ASD  
(Aerospace and  
Defence  
Industries)



**Daniel Gaus**  
Branch Manager Zurich, Global Aerospace  
Underwriting  
Managers Ltd.



**Dr. Peter Guggenbach**  
CEO RUAG  
Space



**Markus Kälin**  
Exec. Assistant  
to the Chairman, Pilatus  
Flugzeugwerke  
AG



**Ernst Kohler**  
CEO Rega



**Dr. Thomas Koller**  
Geschäftsführer  
Aviasuisse



**Dr. Jürg Marx**  
Präsident Verband Schweizer  
Flugplätze



**Davide Pedrioli**  
Delegato  
cantonale  
aviazione civile



**Willy Ruf**  
Senior VP  
Schweiz,  
DACH, Swiss-  
sport International AG



**Daniel Ruhier**  
Kommission  
Internationales  
(K-INT)



**André Schneider**  
Direktor Genève  
Aéroport



**Matthias Suhr**  
Direktor  
EuroAirport,  
Präsident der  
SIAA



**Jean-Marc Thévenaz**  
CEO easyJet  
Switzerland AG

## Gäste im Vorstand | Invités au comité de direction



**Dr. Peter Wild**  
Kommission  
K-BFI



**Dr. Beat Hedinger**  
Kommission  
K-BFI



**Christoph Regli**  
Kommission  
K-BFI



**Alois Schneider**  
Kommission  
K-BFI



**Hansjörg Bürgi**  
Kommunikation



**Dr. Pierre Moreillon**

## Ehrenpräsident | Président d'honneur

# Organigramm | Organigramme

## Generalversammlung Assemblée générale

### Kommissionen Commissions

#### Dr. Dieter Neupert\*

Rechtskonsulent  
Consultant juridique

#### Dr. Peter Wild Dr. Beat Hedinger Christoph Regli Alois Schneider

Kommission für Bildung, Forschung  
und Innovation (K-BFI)  
Commission Formation,  
recherche et innovation (C-FRI)

#### Daniel Ruhier

Kommission Internationales (K-INT)  
Commission Affaires internationales (C-INT)

#### Daniel Gaus

Kommission Risiko-Management und  
Versicherungen (K-RMV)  
Commission Gestion du risque et  
assurances (C-GRA)

### Vorstand Comité de direction

#### Paul Kurrus\*

Präsident | Président

#### Dr. Dieter Neupert\*

Vizepräsident | Vice-président  
Business Aviation

#### Stefan Conrad\* | André Schneider | Matthias Suhr

Flughäfen | aéroports

#### Philippe Hauser\*

General Aviation | aviation générale

#### Jean-Pierre Tappy\* | Jean-Marc Thévenaz

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 Boppert

Hängegleiter | vol libre

#### Yves Burkhardt

Leichtaviatik, Luftsport | aviation légère,  
sport aérien

#### Pius Drescher

Industrie | 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

#### Div. Bernhard Müller\*

Luftwaffe | Forces aériennes

#### Davide Pedrioli

Region Südschweiz | région méridionale

#### Willy Ruf

Abfertigungsgesellschaften |  
sociétés d'assistance au sol

#### Daniel Ruhier

Internationales | affaires internationales

### Geschäftsführer Directeur

#### Philip Kristensen\*

### Kommunikation Communication

#### Hansjörg Bürgi

\*Diese Vorstandsmitglieder gehören auch  
dem Ausschuss an.

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

# Mitglieder | Les membres

**2ASSISTU**  
care. train. prevent.

2assistU GmbH, Brugg AG



Aero-Club der Schweiz, Luzern



Aéroport de Neuchâtel SA, Colombier



Aéroport de Sion, Sion



Aéroport Régional Les Eplatures SA,  
La Chaux-de-Fonds



Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA,  
Lausanne



AFS all-financial-solutions gmbh, Lupfig



Air-Espace Flight Academy, Colombier



Airline Assistance Switzerland AG,  
Zürich-Flughafen



Airport Altenrhein AG, Altenrhein



Airport Buochs AG, Buochs



Air Service Basel GmbH, Basel-Flughafen



Albinati Aeronautics SA, Genève-Aéroport



AllJets AG, Kloten



Altran AG, Zürich



AMAC Aerospace Switzerland AG, Basel



AOPA Switzerland, Zürich



Association Genevoise d'Aviation d'Affaires AGAA,  
Genève-Aéroport



Avex Aviation Experts AG, Wallisellen



Aviasuisse, Zürich

Aviation Experts Group, Eglisau



Aviation Media AG, Teufen ZH



AviMall GmbH, Zürich



Avionix GmbH, Winterthur



AviSwiss GmbH, Zollikon



Belair Airlines AG, Glattbrugg



BGI Bertil Grimme AG Insurance Brokers, Zug



Board of Airline Representatives in Switzerland B.A.R.,  
Zürich-Flughafen



Breitling SA, Grenchen



BTEE SA Environnement - Sécurité - Aéroportuaire /  
AIRTRACE, Genève



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



Custodio AG, Zürich-Flughafen



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, Château-d'Oex



EFOS Flight Charter AG, Kloten



Engadin Airport, Samedan



Erdöl-Vereinigung, Zürich



Ermini AG, Zürich



EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg



ExecuJet Europe AG, Zürich-Flughafen

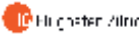


Fliegerschule Birrfeld AG, Birr-Lupfig



FLUBAG Flugbetriebs AG, Neudorf

# Mitglieder | Les membres

|                                                                                     |                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
|    | Flughafen Bern AG, Belp                                |
|    | Flugplatz Dübendorf AG, Dübendorf                      |
|    | Flughafen Zürich AG, Zürich-Flughafen                  |
|    | Flugschule Basel AG, Basel-Flughafen                   |
|    | Flugschule Eichenberger AG, Buttwil                    |
|    | Franke Industrie AG, Aarburg                           |
|    | Gate Group Holding, Zürich-Flughafen                   |
|    | gatesocial.com, Altendorf                              |
|    | General Aviation Genossenschaft Basel, Basel-Flughafen |
|    | Genève Aéroport, Genève-Aéroport                       |
|  | Germania Flug AG, Glattbrugg                           |
|  | Glausen + Partner AG, Thun                             |
|  | Global Aerospace Underwriting Managers Ltd., Zürich    |
|  | Great Circle Services AG, Hildisrieden                 |
|  | groWing of Switzerland GmbH, Hünenberg                 |
|  | Helvetic Airways AG, Wilen SZ                          |
|  | Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Grenchen            |
|  | Huber + Suhner AG, Pfäffikon                           |
|  | IBC Insurance Broking & Consulting Zürich AG, Zürich   |
|  | IG AirCargo, Zürich-Flughafen                          |
|  | IG Berner Luftverkehr, Bern                            |
|  | IG Flughafen Zürich, Zürich-Flughafen                  |
|  | IG EUROAIRPORT, Basel                                  |
|  | ISS Facility Services AG, Zürich-Flughafen             |
|  | Japat AG/Novartis International AG, Basel              |
|  | Jet Aviation AG, Basel                                 |

|                                                                                     |                                                                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
|    | Ju-Air, Dübendorf                                                         |
|    | Kessler & Co AG, Zürich                                                   |
|    | Lantal Textiles AG, Langenthal                                            |
|    | Legendair Ltd., Beinwil am See                                            |
|    | Lightwing Aircraft AG, Stans                                              |
|    | Lugano Airport SA, Agno                                                   |
|    | Malbuwit AG, Bern                                                         |
|    | Marengo Swisshelicopter AG, Pfäffikon                                     |
|    | Mecaplex AG, Grenchen                                                     |
|    | Meyer Avocats, Genève                                                     |
|  | Motorfluggruppe Thurgau, Lommis                                           |
|  | Mohler Burkhard Partner AG, Basel                                         |
|  | Motorflug-Veteranen des AeCS – Vétérans du vol à moteur de l'AéCS, Luzern |
|  | My Sky, Lausanne                                                          |
|  | NOMAD Aviation AG, Kloten                                                 |
|  | The Nuance Group AG, Glattbrugg                                           |
|  | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                                           |
|  | Pratt & Whitney Aero Engines International GmbH, Luzern                   |
|  | Premium Jet AG, Zürich-Flughafen                                          |
|  | Proventavia LLC, Schindellegi                                             |
|  | Rabbit-Air AG, Bachenbülach                                               |
|  | Rega Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen                         |
|  | Regionalfugplatz Jura-Grenchen AG, Grenchen                               |
|  | Renz & Partners, Bern                                                     |
|  | RUAG Schweiz AG, Emmen/Zürich                                             |
|  | Schellenberg Wittmer SA, Genève                                           |

# Mitglieder | Les membres

|                                                                                     |                                                                                                         |                                                                                     |                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
|    | Schweizer Luftwaffe, Bern                                                                               |    | Swiss Quality Broker Partner AG                                             |
|    | Schweiz. Gletscherpiloten-Vereinigung SGPV -<br>Association suisse des pilotes de glaciers ASPG, Luzern |    | TAG Aviation SA, Genève-Aéroport                                            |
|    | Schweiz. Hängegleiter-Verband -<br>Fédération Suisse de Vol Libre, Zürich                               |    | TEKO Schweizerische Fachschule, Luzern                                      |
|    | Schweiz. Verband flugtechnischer Betriebe -<br>Association suisse des entreprises aérotechniques, Basel |    | Thommen Aircraft Equipment AG, Muttenz                                      |
|    | Schweiz. Verband ziviler Drohnen -<br>Fédération suisse des drones civils, Bern                         |    | Travcon Aviation Group, Oberuzwil                                           |
|    | Schweiz. Vereinigung für Flugwissenschaften -<br>Association suisse des sciences aérotechniques, Zürich |    | Tudor Tech SA, Saint-Imier                                                  |
|    | ShAir AG, Zürich                                                                                        |    | Unidelta AG, Rapperswil                                                     |
|    | Skyguide, Schweizerische AG für zivile und militärische<br>Flugsicherung, Genf                          |    | Verband Schweizer Flugplätze -<br>Association suisse des aérodromes, Zürich |
|    | Sky Jet AG, Zürich-Flughafen                                                                            |    | Verkehrshaus der Schweiz, Luzern                                            |
|    | SkyWork Airlines AG, Belp                                                                               |    | Vulcanair SA, Vézenaz                                                       |
|  | Slot Coordination Switzerland, Zürich-Flughafen                                                         |  | Wegier Andreas, Konflikt-Management,<br>Mediation und Coaching, Hünibach    |
|  | SPAS Seaplane Pilots Association Switzerland, Lutry                                                     |  | Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg                                             |
|  | SR Technics Switzerland, Zürich-Flughafen                                                               |  | Zürich Versicherungsgesellschaft, Zürich                                    |
|  | SSIG Swiss Space Industries Group, Zürich                                                               |                                                                                     |                                                                             |
|  | Super Constellation Flyers Association, Basel                                                           |                                                                                     |                                                                             |
|  | Swiss aeropole SA, Payerne                                                                              |                                                                                     | <b>Einzelmitglieder</b>                                                     |
|  | Swiss Aerospace Cluster, St.Gallen                                                                      |                                                                                     | Herr Dr. Pierre Moreillon, Ehrenpräsident, Lausanne                         |
|  | Swiss Aviation Training Ltd., Zürich-Flughafen                                                          |                                                                                     | Herr Kurt Howald, Ehrenmitglied, Muri b. Bern                               |
|  | SWISS ASD The Aeronautics,<br>Security and Defence Division of Swissmem, Zürich                         |                                                                                     | Herr Christian P. Tschudi, Ehrenmitglied, Rüschlikon                        |
|  | Swiss Business Aviation Association SBAA, Zollikon                                                      |                                                                                     |                                                                             |
|  | Swiss Flight Services SA, Cortaillod                                                                    |                                                                                     |                                                                             |
|  | 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                                                               |                                                                                     |                                                                             |

# Stimmen | Votes



«Eine prosperierende Wirtschaft ist die Basis für eine gesunde und erfolgreiche Schweiz. Die Luftfahrt nimmt dabei eine zentrale Rolle ein. AEROSUISSE bündelt deren wichtige Interessen und hilft uns, die für die Schweizer Wirtschaft zentrale Funktion der internationalen Anbindung sicherzustellen. Die Konsolidierung der Brancheninteressen gelingt AEROSUISSE beispielhaft, was auch für uns die Arbeit erleichtert. Vielen Dank dafür.»

**Heinz Karrer, Präsident Economiesuisse**

«Une économie florissante constitue la base d'une Suisse saine et prospère. L'aviation y joue un rôle primordial. AEROSUISSE regroupe les intérêts communs et nous aide à assurer le raccordement aux réseaux internationaux – fonction principale de l'économie suisse. AEROSUISSE réussit parfaitement à consolider les intérêts de la branche, ce qui nous facilite le travail. Merci beaucoup ! »

**Heinz Karrer, Président Economiesuisse**

«Die Schweiz liegt im Zentrum Europas und ist unter anderem dank dem bilateralen Luftverkehrsabkommen mit der EU im internationalen Luftverkehr optimal eingebunden. Das ist die Basis für eine starke Schweizer Luft- und Raumfahrt, welche AEROSUISSE vom Regionalflughafen bis zur Airline erfolgreich vertritt.»

**Christian Wasserfallen, Nationalrat FDP.Die Liberalen**

«La Suisse est située au cœur de l'Europe et profite d'une intégration optimale, entre autres grâce à l'accord bilatéral en matière de services aériens avec l'UE. C'est la base pour une aéronautique et aérospatiale solide, toutes deux représentées avec succès – de l'aéroport régional jusqu'à la compagnie aérienne – par AEROSUISSE.»

**Christian Wasserfallen, Conseiller national PLR. Les Libéraux-Radicaux**



«Die AEROSUISSE als Dachverband von über 140 Mitgliedern aller Sparten der Aviatik ist unser wichtigster Gesprächspartner, wenn es darum geht, austarierte Lösungen für die grossen anstehenden Herausforderungen im Schweizer Aviatik-System zu finden. Zusammen mit der AEROSUISSE meistern wir diese Aufgaben.»

**Christian Hegner, Direktor Bundesamt für Zivilluftfahrt**

«En tant qu'organisation faîtière composée plus de 140 membres représentant tous les secteurs de l'aéronautique, AEROSUISSE est notre interlocuteur principal lorsqu'il s'agit de trouver des solutions équilibrées pour surmonter les grands défis liés au système aéronautique suisse. Conjointement avec AEROSUISSE, nous maîtrisons ces enjeux.»

**Christian Hegner, directeur de l'Office fédéral de l'aviation civile**



Dachverband der schweizerischen  
Luft- und Raumfahrt  
Kapellenstrasse 14  
Postfach  
3001 Bern

Fédération faitière de l'aéronautique  
et de l'aérospatiale suisses  
Kapellenstrasse 14  
Case postale  
3001 Berne

Tel. +41 (0)58 796 98 90, Fax +41 (0)58 796 99 03  
E-Mail: [info@aerosuisse.ch](mailto:info@aerosuisse.ch)  
[www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)