

A E R O S U I S S E

JAHRESBERICHT 2017
RAPPORT ANNUEL 2017
RESOCONTO ANNUO 2017



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 Bruttoinlandproduktes** entspricht, sowie über 190'000 Arbeitsplätze stehen im Zusammenhang mit der Schweizer Luftfahrt. Die Luftfahrt verbindet in der Schweiz ansässige Unternehmen erfolgreich mit wichtigen Zulieferer- 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 faîtière, 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



In unserem Vadémécum 2018 erfahren Sie mehr über die Bedeutung der Luft- und Raumfahrt für die Schweiz und ihre Bevölkerung. www.aerosuisse.ch
Vous trouverez plus de précisions sur l'importance du transport aérien et aérospatial pour la Suisse et sa population dans notre Vadémécum 2018. www.aerosuisse.ch

INHALT | CONTENU

Vorwort des Präsidenten	4	Introduction du président
Schwerpunkte der Verbandsarbeit der AEROSUISSE	6	Les actions prioritaires d'AEROSUISSE
Kommerzielle Luftfahrt	8	Aviation commerciale
Flughäfen	11	Aéroports
Flugplätze	12	Aérodromes
Flugsicherung	14	Navigation aérienne
Luft- und Raumfahrtindustrie	16	Industrie aéronautique et aérospatiale
General Aviation	18	Aviation générale
Geschäftsstelle	20	Secrétariat
Kommissionen	22	Commissions
Luftwaffe	24	Forces aériennes
50 Jahre AEROSUISSE	25	Les 50 ans d'AEROSUISSE
Vorstand	30	Comité de direction
Organigramm	31	Organigramme
Mitglieder	32	Membres
Stimmen	35	Votes

Herausgeber: AEROSUISSE, Redaktion: Aero Publications GmbH, Teufen ZH, Hansjörg Bürgi und Daniel Ruhier | Übersetzungen: Diane Müller-Tanquerey |
Layout: SeeDesign GmbH St.Gallen | Druck Rickli+Wyss AG, Bern

Bilder Inhalt: Hansjörg Bürgi (www.skynews.ch), Eugen Bürgler (Seiten 10, 21, 24, 29), Jet Aviation (Seite 17), Marc Wetli (Seite 35 oben)

Édition: AEROSUISSE | Rédaction: Aero Publications GmbH, Teufen ZH, Hansjörg Bürgi et Daniel Ruhier | Traductions: Diane Müller-Tanquerey |

Layout: SeeDesign GmbH St-Gall | Impression: Rickli+Wyss AG, Berne

Photos: Hansjörg Bürgi (www.skynews.ch), Eugen Bürgler (page 10, 21, 24, 29), Jet Aviation (page 17), Marc Wetli (page 35)

Titelbild: Am 7. Dezember 2017 hat der neue schweizerische Businessjet, der Pilatus PC-24, die Zulassung von EASA und FAA erhalten. Foto Pilatus Aircraft Ltd.

Couverture : Le 7 décembre 2017, le nouveau jet d'affaires suisse, le PC-24 de Pilatus Aircraft, a obtenu le certificat de l'EASA et de la FAA. Photo Pilatus Aircraft Ltd.

Rückseite: Die schweizerischen Fluggesellschaften und die Luftwaffe sind auf qualifizierten Nachwuchs angewiesen.

Sphair bietet dazu den besten Einstieg, beispielsweise auch ins Cockpit einer Bombardier CSeries von Swiss. Foto Hansjörg Bürgi

Verso : Les compagnies aériennes suisses et les Forces aériennes dépendent d'une relève qualifiée.

Sphair constitue une porte d'entrée idéale vers le métier de pilote, par exemple dans le cockpit d'un Bombardier CSeries de Swiss. Photo Hansjörg Bürgi

Vorwort des Präsidenten



Thomas Hurter

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Für die AEROSUISSE steht 2018 die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz im Vordergrund. Ohne eine wettbewerbsfähige Luftfahrt hätten wir in der Schweiz nicht 190'000 Arbeitsplätze mit unterschiedlichsten Qualifikationsniveaus. Unsere Unternehmen sind auch deshalb erfolgreich, weil die Luftfahrt sie mit den wichtigen Zuliefer- und Absatzmärkten in aller Welt verbindet.

Entlastung von Sicherheitskosten

Die AEROSUISSE wird sich dafür stark machen, dass der Standort Schweiz die richtigen Rahmenbedingungen bekommt, damit er im Wett-

kehrsstandort Schweiz CORSIA zur Anwendung kommt. Luftfahrt ist ein globales Geschäft, regionale Alleingänge verzerrten den Wettbewerb und widersprechen dem CORSIA-Ansatz der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO). Aus diesem Grund wehrt sich die AEROSUISSE gegen eine Doppelbelastung, indem der Luftverkehr der Schweiz nicht nur vom internationalen Klimaschutzinstrument CORSIA, sondern zusätzlich auch noch vom europäischen Emissionshandel erfasst werden soll.

Leistungsfähige Luftverkehrsinfrastruktur

Wegen der hohen Bevölkerungsdichte, den Kapazitätsengpässen bei allen Verkehrsträgern und des hohen Lärm- und Umweltbewusstseins in der Bevölkerung werden in der Schweiz die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs stärker wahrgenommen als in anderen Regionen. Es ist von vitaler Bedeutung, dass sich die AEROSUISSE für eine leistungsfähige nationale Luftverkehrsinfrastruktur und wettbewerbsneutrale Rahmenbedingungen einsetzt. Dazu gehören nebst den Landesflughäfen auch die Regionalflugplätze.

Standortvorteile nicht verlieren

Operationelle Beschränkungen bei Flughäfen verlangen in einem dicht besiedelten Land wie der Schweiz eine Balance zwischen den Bedürfnissen des Luftverkehrs und den Bedürfnissen der betroffenen Bevölkerung vor Ort. Das braucht Zeit. Deshalb müssen wir die Diskussion für eine leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur frühzeitig beginnen. Gelingt es uns nicht, in dieser Diskussion Ergebnisse zu erzielen, damit Infrastrukturvorhaben realisiert werden können, verliert die Schweizer Volkswirtschaft zentrale Standortvorteile, nämlich weltweite Anbindung und Vernetzung.

Nationalrat Thomas Hurter, Präsident

«Es ist von vitaler Bedeutung, dass sich die AEROSUISSE für eine leistungsfähige nationale Luftverkehrsinfrastruktur und wettbewerbsneutrale Rahmenbedingungen einsetzt.» **Thomas Hurter**

bewerb mit ausländischen Unternehmen und Flughäfen bestehen kann. Dazu gehört eine Entlastung des Luftverkehrsstandortes Schweiz von den Sicherheitskosten. Diese Kosten steigen stetig und belasten die Flughäfen und Airlines in der Schweiz mit über 40 Millionen Franken pro Jahr. Dies führt zu einer klaren Wettbewerbsverzerrung, da die Kosten für hoheitliche Sicherheitsmassnahmen in den USA und in vielen europäischen Staaten von der öffentlichen Hand getragen werden.

Gegen Klimaschutz-Doppelbelastung

Beim Schutz des Klimas wird sich die AEROSUISSE dafür einsetzen, dass für den Luftver-

Introduction du président

Chers lecteurs, chères lectrices

En 2018, AEROSUISSE mettra l'accent sur la compétitivité de la place aérienne suisse. À défaut d'un secteur aéronautique performant, la Suisse ne pourrait pas se prévaloir de 190'000 emplois à des niveaux de qualification les plus divers dans l'aérien. Le succès de nos entreprises repose aussi sur le fait que les transports aériens les relient à d'importants viviers de fournisseurs et à des débouchés commerciaux dans le monde entier.

Exonération des coûts de sûreté

AEROSUISSE veillera attentivement à ce que la Suisse dispose de conditions propices pour faire face à la concurrence des entreprises et des aéroports étrangers. Il s'impose notamment d'exonérer la place aérienne suisse des coûts de sûreté qui lui incombent actuellement. Ces coûts ne cessent d'augmenter, grevant le budget des aéroports et des compagnies aériennes suisses à hauteur de plus de 40 millions de francs par an. Cette situation provoque une nette distorsion de concurrence étant donné qu'aux États-Unis et dans divers États européens, ils font partie des fonctions régaliennes et sont, à ce titre, pris en charge par les pouvoirs publics.

Contre un double fardeau en matière de protection climatique

Dans le domaine de la protection du climat, AEROSUISSE veillera à ce que CORSIA soit appliquée à la place aérienne suisse. Le transport aérien étant mondialisé, les solutions régionales isolées faussent la concurrence et contredisent l'approche CORSIA adoptée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). C'est la raison pour laquelle AEROSUISSE lutte contre le double fardeau imposé à la place aérienne suisse, non seulement assujettie à CORSIA, instrument international de protection du climat, mais aussi au système communautaire d'échange de quotas d'émission.

Une infrastructure aéronautique performante

En raison de la forte densité de population, de problèmes de capacité dans tous les modes de transport et de la forte sensibilisation de la population au bruit et à l'environnement, les effets négatifs du trafic aérien sont perçus plus

fortement en Suisse que dans d'autres régions. Il est d'une importance capitale qu'AEROSUISSE milite en faveur d'une infrastructure aéronautique nationale efficace ainsi que de conditions d'exercice qui n'affectent pas sa compétitivité. Outre les aéroports nationaux, il s'agit également des aéroports régionaux.

« Il est d'une importance capitale qu'AEROSUISSE milite en faveur d'une infrastructure aéronautique nationale efficace ainsi que de conditions d'exercice qui n'affectent pas sa compétitivité. » Thomas Hurter

Préserver nos avantages

Dans un pays densément peuplé comme la Suisse, les restrictions opérationnelles imposées aux aéroports doivent refléter un équilibre entre les besoins du transport aérien et ceux de la population riveraine. Cela prend du temps. C'est pourquoi nous devons entamer à un stade précoce la discussion sur une infrastructure aéronautique performante. Si nous ne parvenons pas à imposer nos visées dans ce débat en vue de la réalisation des projets d'infrastructure, l'économie suisse perdra des avantages majeurs en termes de localisation, à savoir son interconnectivité et son réseau mondial.

Thomas Hurter, conseiller national, président

914'000

Flugbewegungen |
Mouvements aériens



Schwerpunkte der Verbandsarbeit der AEROSUISSE



Den Höhepunkt im Verbandsjahr 2017 stellte das Forum der Luft- und Raumfahrt und die Generalversammlung am 20. Oktober im Verkehrshaus Luzern dar. Im Beisein von Bundesrat Johann N. Schneider-Ammann wurde die Patrouille Suisse mit dem AEROSUISSE AWARD ausgezeichnet. Vor über 400 Gästen – eine Rekordteilnehmerzahl – sprach der Vorsteher des Departements für Wirtschaft, Bildung und Forschung zum Wachstumsmarkt Luft- und Raumfahrt, welcher eine grosse Chance für die Schweiz bedeute.

Thomas Hurter löste Paul Kurrus ab

Nach über 26 Jahren im Vorstand, davon 14 Jahre als Präsident, hat alt Nationalrat Paul Kurrus an der AEROSUISSE-Generalversammlung die Führung des Dachverbandes der schweizerischen Luft- und Raumfahrt an Nationalrat und Linienpilot Thomas Hurter übergeben. Auch er wird sich mit der AEROSUISSE dafür einsetzen, dass sich die Aviatik in der Schweiz, mit der über 33 Milliarden Franken Wertschöpfung pro Jahr und 190'000 Arbeitsplätze im Zusammenhang stehen, der Nachfrage entsprechend weiter entwickeln kann, so wie es der luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrates vorsieht.

Wie und wo konkret der luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrates (Lupo 2016) umgesetzt wird, hat die AEROSUISSE 2017 laufend verfolgt und wird es auch weiterhin tun.

Botschafter für Schweizer Werte

Als Botschafter für Schweizer Werte und die Schweiz im In- und Ausland ist die Jet-Kunstflugstaffel der Luftwaffe, die Patrouille Suisse, mit dem AEROSUISSE AWARD 2017 ausgezeichnet worden.

Umsetzung Lupo 2016 genau verfolgen

Wie und wo konkret der luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrates (Lupo 2016) umgesetzt wird, hat die AEROSUISSE 2017 laufend verfolgt und wird es auch weiterhin tun. Mit dem Lupo 2016 verfügt die schweizerische Luft- und Raumfahrtbranche über eine sehr gute Grundlage. Nun gilt es, bei jedem politischen Geschäft dessen Übereinstimmung mit

dem Lupo zu überprüfen. Dort, wo nur eine geringe oder gar keine Kongruenz besteht, wird die AEROSUISSE aktiv und fordert eine entsprechende Agenda ein. Genau dies hat die AEROSUISSE beim Objektblatt Flughafen Zürich des SIL2 getan.

Dübendorf ist von zentraler Bedeutung

Die AEROSUISSE hat das Konzept «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» bekämpft. Die (nicht überraschende) Annahme durch die Gemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen schadet dem Luftfahrtstandort Schweiz. Mit Genugtuung nimmt die AEROSUISSE davon Kenntnis, dass die Zürcher Regierung und der Bund auch nach dieser kommunalen Abstimmung weiterhin zu einem Business Airport in Dübendorf stehen.

Gegen Einbezug in EU-ETS

Mit der Stellungnahme an Bundespräsidentin Doris Leuthard hat die AEROSUISSE am 30. November erneut unterstrichen, dass die Luftfahrt vom EU-ETS ausgeklammert werden soll. Mit dem von der ICAO beschlossenen CORSIA-System wird die Luftfahrt ab 2020 weltweit für ihre wachstumsbedingten Emissionen eine Klimaschutzabgabe für jeden grenzüberschreitenden Flug zahlen. Die AEROSUISSE ist überzeugt, dass es wegen des von CORSIA verfolgten globalen Ansatzes den Einbezug der Schweizer Luftfahrt in das regionale EU-ETS nicht braucht.

Fluglärm nicht gefährlicher als anderer Lärm

Die breit angelegte «SiRENE-Studie», die mögliche gesundheitliche Folgen von Verkehrslärm untersucht, konnte keinen Zusammenhang zwischen Erkrankungen und Fluglärm herstellen. Das heisst: Fluglärm ist nicht gefährlicher als andere Lärmformen. Dementsprechend erscheint die strengere Regulierung im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern als veraltet und eine Angleichung ist nach Ansicht der AEROSUISSE angezeigt. Allerdings zeigt die Studie auch, dass sich in der Schweiz überdurchschnittlich viele Personen durch Fluglärm gestört fühlen, dies trotz einer messbaren Reduktion der Belastung. Die Gründe für diese Umfrageergebnisse sind noch nicht bekannt und sollen untersucht werden.

Les actions prioritaires d'AEROSUISSE

Les faits marquants de l'année 2017 ont été le Forum de l'aéronautique et de l'aérospatiale ainsi que l'Assemblée générale du 20 octobre au Musée des Transports de Lucerne. L'AEROSUISSE AWARD a été décerné à la Patrouille Suisse, en présence du Conseiller fédéral Johann N. Schneider-Ammann. Devant plus de 400 invités – nombre record de participants – le chef du département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche a évoqué le marché en pleine croissance de l'aéronautique et de l'aérospatiale et la grande opportunité qu'il représente pour la Suisse.

Thomas Hurter, successeur de Paul Kurrus

Au terme de plus de 26 ans au sein du Comité exécutif dont 14 ans en tant que président, l'ancien Conseiller national Paul Kurrus a cédé, lors de l'assemblée générale d'AEROSUISSE, la direction de la Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses à Thomas Hurter, Conseiller national et pilote de ligne. Grâce à AEROSUISSE, le nouveau président veillera également à ce que l'aviation suisse, qui génère plus de 33 milliards de francs de valeur ajoutée par an et représente 190 000 emplois, puisse continuer à se développer en fonction de la demande, comme le prévoit le rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique.

Ambassadrice des valeurs suisses

Ambassadrice des valeurs nationales et de la Suisse, à l'intérieur comme à l'extérieur du pays, la formation de vol acrobatique «Patrouille Suisse PS» a remporté l'AEROSUISSE AWARD 2017.

Suivi précis de la transposition du Lupo 2016

En 2017, AEROSUISSE a suivi de près la concrétisation des objectifs formulés dans le Rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique (Lupo 2016). La Fédération continuera sur sa lancée en 2018. Le Lupo 2016 constitue une base très utile pour le secteur aéronautique et spatial suisse. Il est maintenant nécessaire de vérifier que tous les dossiers politiques concernés soient conformes au Lupo. S'il n'y a que peu, voire pas, de convergences, AEROSUISSE intervient en réclamant l'établissement d'un agenda adapté. C'est précisément ce qu'a fait la Fédération pour la fiche de coordination du PSIA 2 de l'aéroport de Zurich.

Importance capitale de Dübendorf

AEROSUISSE a combattu le projet d'«aérodrome historique avec essais en vol». Ce modèle alternatif accepté (sans surprise) par les communes

de Dübendorf, Volketswil et Wangen-Brüttisellen serait néfaste à la place aérienne suisse. La Fédération se réjouit de constater que le gouvernement zurichois et la Confédération maintiennent leur engagement en faveur d'un aérodrome d'affaires à Dübendorf au terme de l'examen de cette proposition émanant des communes.

Contre l'inclusion dans le SEQE-UE

Dans l'avis transmis le 30 novembre à Mme la présidente de la Confédération Doris Leuthard, AEROSUISSE a souligné une fois de plus que le transport aérien suisse devait être exclu

En 2017, AEROSUISSE a suivi de près la concrétisation des objectifs formulés dans le Rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique (Lupo 2016). La Fédération continuera sur sa lancée en 2018.

du SEQE-UE. En vertu du système de compensation CORSIA adopté par l'OACI, l'aviation s'acquittera à l'échelle mondiale, à partir de 2020, d'une taxe de protection climatique sur les émissions liées à sa croissance pour chaque vol transfrontalier. AEROSUISSE est persuadée que l'approche globale de CORSIA rend inutile l'inclusion du transport aérien suisse dans le SEQE régional de l'UE.

Pas plus nocif que d'autres bruits

L'étude SiRENE de grande ampleur sur les possibles effets négatifs du bruit de la circulation sur la santé humaine n'a pas pu établir de lien de cause à effet entre le bruit de la circulation aérienne et certaines pathologies. Ce qui signifie que le bruit des avions n'est pas plus dangereux que d'autres formes de bruit. Par conséquent, la réglementation plus stricte qui s'impose au transport aérien, en comparaison avec d'autres moyens de transport, semble archaïque: AEROSUISSE estime qu'elle devrait être harmonisée. L'étude montre cependant qu'en Suisse, un nombre de personnes supérieur à la moyenne se déclarent gênées par le bruit des avions, en dépit de la réduction mesurable des émissions sonores. Les raisons de ce résultat de sondage ne sont pas encore connues et doivent être analysées.

Kommerzielle Luftfahrt



Jean-Pierre Tappy

Konsolidierung schreitet voran

Der durch den Ausstieg von Etihad Airways eingeläutete Marktaustritt der Air-Berlin-Gruppe im Herbst 2017 hat sich auch auf den Luftverkehr in der Schweiz ausgewirkt. Die schweizerische Air-Berlin-Tochter Belair Airlines führte Ende Oktober ihren letzten Flug aus. Versuche, die Belair aus der Air-Berlin-Konkursmasse herauszulösen, fruchten erst Mitte Januar 2018, als Belair einen Neustart für den Sommer 2018 ankündigte. Bereits im Juli 2017 verkaufte Etihad ihre Anteile an der schweizerischen Darwin Airline (Etihad Regional) an die slowenische Adria Airways. Darwin erhielt so kurz als «Adria Airways Switzerland» neuen Auftrieb, musste aber Mitte Dezember 2017 Konkurs anmelden. Per Ende 2017 stellte auch ASL Airlines Switzerland (die frühere Farnair Switzerland) ihre Flüge unter der schweizerischen Betriebsbewilligung ein, sie fliegt nun ausschliesslich unter der Flagge ihrer irischen Muttergesellschaft ASL.

Swiss und EasyJet gut unterwegs

Vom Marktaustritt der Air-Berlin-Gruppe profitieren in der Schweiz insbesondere Swiss und Edelweiss Air, EasyJet sowie die schweizerische Germania Flug AG. Swiss (inklusive Edelweiss) erzielte 2017 mit 16,9 Millionen beförderten Passagieren einen Rekord, und dies erst noch mit vier Prozent weniger Flügen (rund 140'000). Dies ist die Folge der seit 2016 neu eingeführten grösseren Flugzeuge, Bombardier CSeries auf der Kurz- und Boeing 777 auf Langstrecken, und widerspiegelt sich auch in einem der besten Jahresergebnisse, das Swiss je erzielt hat.

Die AEROSUISSE engagiert sich dafür, dass die Schweizer Luftfahrt vom finanziellen und administrativen Aufwand des EU-ETS nicht erfasst wird und eine Doppelbelastung der Airlines mit CORSIA und EU-ETS vermieden wird.

Auch die zweitgrösste Schweizer Fluggesellschaft, EasyJet mit einem Marktanteil von über 24 Prozent, hat 2017 zugelegt: Sie steigerte die Anzahl beförderter Passagiere ab der Schweiz auf 13,5 Millionen und erhöhte ihre Kapazität um elf Prozent. In Basel beträgt ihr Marktanteil mittlerweile 60 Prozent und ein weiterer Ausbau ist bereits eingeleitet. In Genf ist sie mit über 40 Prozent des Verkehrs ebenfalls die grösste Airline, auch dort sind weitere Flüge geplant. Zudem verkehrt EasyJet seit Januar 2018 neu 34mal pro Woche zwischen Berlin-Tegel und Zürich, da auch sie einen Teil von Air Berlin übernommen hat.

Dezidiert gegen EU-ETS Beitritt

Die AEROSUISSE hat sich auch 2017 und 2018 dezidiert gegen den Einbezug der schweizerischen Fluggesellschaften in das europäische Emissionshandelssystem EU-ETS gewehrt. Die Luftfahrt hat sich als einzige Branche weltweit zu einem CO₂-Ziel, nämlich dem Nullwachstum ab 2020 bekannt. Die UN-Luftfahrtorganisation ICAO hat im Herbst 2016 die Einführung des weltweiten Systems (CORSIA) beschlossen. Neben den 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 verzerrn 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. Die AEROSUISSE engagiert sich dafür, dass die Schweizer Luftfahrt vom finanziellen und administrativen Aufwand des EU-ETS nicht erfasst wird und eine Doppelbelastung der Airlines mit CORSIA und EU-ETS vermieden wird.

Helipiloten-Alterslimit-Motion angenommen

Nach dem Nationalrat hat auch der Ständerat am 15. März 2017 die Motion von Nationalrat Christophe Darbellay zum Verzicht auf eine Altersgrenze von 60 Jahren für Helikopterpiloten einstimmig angenommen. Damit steht der Bundesrat in der Pflicht, die Altersgrenze von 60 Jahren für Helikopterpiloten im kommerziellen Einsatz, wie die EASA dies will, nicht umzusetzen. Die AEROSUISSE hat sich zusammen mit der Swiss Helicopter Association (SHA) stark dafür eingesetzt, dass Helipiloten bis 65 arbeiten dürfen.



7

Linienfluggesellschaften |
Compagnies aériennes
régulières

Rega fliegt auf Low Flight Network

Im weiteren freut sich die AEROSUISSE, dass die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega vom Bundesamt für Zivilluftfahrt am 23. Dezember 2017 die Bewilligung erhalten hat, wichtige Knotenpunkte des auf Satellitennavigation basierenden Netzes aus Instrumentenflugrouten – das sogenannte Low Flight Network (LFN) – mit ihren Rettungshelikoptern neu auch am

Wochenende und fast rund um die Uhr zu nutzen. Die BAZL-Bewilligung ist ein Meilenstein auf dem Weg zur Realisierung der Rega-Vision «Rettten bei jedem Wetter».



Aviation commerciale

La consolidation se poursuit

Déclenchée par le retrait d'Etihad Airways, la faillite d'Air Berlin à l'automne 2017 s'est également répercutee sur le trafic aérien en Suisse. Belair Airlines, filiale helvétique du groupe disparu, a effectué son dernier vol fin octobre. Les tentatives visant à la dissocier de la masse de faillite d'Air Berlin n'ont porté leurs fruits qu'à la mi-janvier 2018, date à laquelle Belair a annoncé qu'elle reprendrait ses vols à l'été 2018. Dès juillet 2017, Etihad a vendu ses parts dans la compagnie aérienne suisse Darwin Airline (Etihad Regional) à la compagnie slovène Adria Airways. Après un nouvel élan sous le nom d'Adria Airways Switzerland, Darwin a été contrainte au dépôt de bilan à la mi-décembre 2017. À la fin de l'année 2017, ASL

Airlines Switzerland (ancienne Farnair Switzerland) a également suspendu ses vols sous licence d'exploitation suisse, et vole désormais exclusivement sous le pavillon de sa maison mère irlandaise ASL.

Swiss et EasyJet ont le vent en poupe

En Suisse, Swiss et Edelweiss Air, EasyJet et l'helvétique Germania Flug AG ont particulièrement tiré parti de la faillite d'Air Berlin. En 2017, Swiss (y compris Edelweiss) a atteint un record avec 16,9 millions de passagers transportés, le tout avec 4% de vols en moins (environ 140 000). C'est l'effet de la mise en service d'avions de plus grande capacité qui rejoignent progressivement la flotte de la compagnie depuis 2016 : le Bombardier CSeries sur les vols

court-courriers et le Boeing 777 sur les vols long-courriers. La progression du nombre de passagers s'est accompagnée du meilleur résultat financier jamais obtenu par Swiss.

EasyJet, deuxième compagnie aérienne suisse avec une part de marché de plus de 24%, a également progressé en 2017: Elle a porté à 13,5 millions le nombre de passagers transportés depuis la Suisse et augmenté sa capacité de 11%. À Bâle, sa part de marché s'élève désormais à 60% et une nouvelle expansion a déjà commencé. EasyJet est aussi la plus grande compagnie aérienne de Genève, avec plus de 40% du trafic, et de nouveaux vols y sont également prévus. Depuis janvier 2018, date à laquelle elle a également repris une partie des activités d'Air Berlin, la compagnie dessert la ligne Berlin Tegel – Zurich 34 fois par semaine.

Opposition résolue à l'adhésion au SEQE-UE

En 2017 et 2018, AEROSUISSE s'est vigoureusement opposée à l'inclusion des compagnies aériennes suisses dans le système européen d'échange de quotas d'émission (SEQE-UE). À

l'échelle internationale, le transport aérien est le premier et l'unique secteur qui se soit engagé sur un objectif CO2 précis, à savoir une croissance nulle à partir de 2020. L'OACI, organisation de l'aviation civile des Nations Unies, a pris à l'automne 2016 la décision de lancer un système à l'échelle mondiale: CORSIA. Outre les États-Unis, le Canada et la Chine, l'Europe et la Suisse se sont engagées à y prendre part dès la première phase. Pour AEROSUISSE, il est donc regrettable que le Conseil fédéral ait pourtant pris la décision, le 2 juin 2017, d'adhérer au système communautaire d'échange de quotas d'émissions (SEQE) 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 système mondial. En cette phase d'incertitudes, AEROSUISSE estime que la Suisse devrait réserver sa décision. La Fédération milite pour que l'aviation suisse ne soit pas affectée par la charge financière et administrative du SEQE, et pour éviter que les compagnies aériennes ne soient soumises à un double fardeau.

La Fédération milite pour que l'aviation suisse ne soit pas affectée par la charge financière et administrative du SEQE, et pour éviter que les compagnies aériennes ne soient soumises à un double fardeau.

Adoption de la motion sur la limite d'âge des pilotes d'hélicoptères

À l'instar du Conseil national, le Conseil des États a également adopté à l'unanimité, le 15 mars 2017, la motion du Conseiller national Christophe Darbellay visant à renoncer à la limite d'âge de 60 ans pour les pilotes professionnels d'hélicoptères. Le Conseil fédéral n'est ainsi pas tenu de transposer la limite d'âge de 60 ans, souhaitée par l'AESA, pour les pilotes d'hélicoptères en service commercial. AEROSUISSE s'est fortement engagée aux côtés de la Swiss Helicopter Association (SHA) pour que les pilotes d'hélicoptères puissent travailler jusqu'à 65 ans.

La Rega utilise le Low Flight Network

AEROSUISSE se réjouit de la décision de l'Office fédéral de l'aviation civile, datée du 23 décembre 2017, autorisant désormais la Garde aérienne suisse de sauvetage à utiliser le Low Flight Network (LFN) – réseau d'itinéraires de vol aux instruments à basse altitude reposant sur la navigation par satellite – avec ses hélicoptères de sauvetage le week-end et, ainsi, presque 24 heures sur 24. L'autorisation de l'OFAC marque une étape importante dans la concrétisation de la vision de la Rega: «Sauver par tous les temps».



Flughäfen

55 Millionen Passagiere

6,4 Prozent mehr Passagiere als im Vorjahr und somit insgesamt 55 Millionen haben die Schweizer Linienflughäfen 2017 benutzt. Mit 29,4 Millionen reisten am meisten über den Flughafen Zürich. Rund 17,4 Millionen zählte der Genève Aéroport und der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg wies mit 7,8 Prozent das grösste Wachstum auf total 7,9 Millionen Fluggäste aus. Der EuroAirport verfügt auch noch über Kapazitätsreserven, und da der Steuerstreit mit Frankreich beigelegt werden konnte, herrscht am Rheinknie nun Rechtssicherheit für die weitere Verkehrsentwicklung.

Zürich und Genf stossen an Grenzen

Weniger erfreulich sehen die Kapazitätsperspektiven für die Flughäfen Zürich und Genf aus. 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. Im Stakeholder Involvement zum Sachplan Verkehr hat die AEROSUISSE im Februar 2018 den Teil Infrastruktur der Luftfahrt abgelehnt, weil darin das Thema Kapazitätsengpässe nicht behandelt wird. So werden die Vorgaben des luftfahrtpolitischen Berichtes (Lupo) ignoriert.

SIL2 für Zürich mangelhaft

Die Verabschiedung des SIL2 zum Objektblatt Flughafen Zürich erfolgte im August 2017. Die Anpassungen lösen wichtige heutige Probleme, allerdings dürfte es noch Jahre dauern bis diese Verbesserungen umgesetzt werden können. So nimmt das neue Betriebskonzept bei Bise und Nebel – Südstarts geradeaus und mit Rechtskurve – ein wichtiges Anliegen der Sicherheitsüberprüfung am Flughafen Zürich von 2012 auf. Aber die heute im 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. Diesbezüglich ist der SIL2 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 eine entsprechende Agenda einfordern.

Mehr Spielraum für Genfer Infrastruktur

Dasselbe gilt auch für den SIL des Flughafens Genf. 2017 ist die Konsultation des Objektblattes gestartet worden und 2018 wird der Bundesratsentscheid zum Genfer SIL erwartet. Damit sollte der Genève Aéroport mehr Spielraum bei der Infrastrukturentwicklung erhalten. Bereits 2016 wurde mit dem Umbau des Ostflügels begonnen, der für die Langstreckenflüge genutzt wird. Im Sommer 2017 erfolgte eine erste Erweiterung der Abflug- und Ankunftshalle und 2018 soll der Ausbau der drei Satelliten folgen.



Stefan Tschudin

Der SIL2 ist mangelhaft und nimmt das bundesrätliche Ziel des Lupo nicht auf, wonach sich der Flughafen Zürich entlang der steigenden Nachfrage entwickeln können soll.



60

Nichtlinienfluggesellschaften |
Compagnies aériennes charter

Aéroports



55 millions de passagers

En 2017, 55 millions de passagers ont utilisé les aéroports suisses assurant des vols de ligne, soit une hausse de 6,4%. La plupart (29,4 millions) sont passés par l'aéroport de Zurich. Genève Aéroport a accueilli près de 17,4 millions de passagers et l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg a enregistré sa plus forte croissance – 7,8% – atteignant 7,9 millions de passagers. L'EuroAirport dispose encore de réserves de capacité et, depuis le règlement du litige fiscal avec la France, la sécurité juridique favorable à la poursuite du développement du trafic prévaut désormais au Coude du Rhin.

Le PSIA 2 présente des lacunes 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.

Zurich et Genève atteignent leurs limites

Les perspectives, en termes de capacité, sont nettement moins réjouissantes aux aéroports de Zurich et de Genève. En raison de la mobilité croissante de la population suisse, la demande de transport aérien augmente constamment, tout comme celle de 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). En février 2018, lors de l'implication des parties prenantes concernant le Plan sectoriel des transports, AEROSUISSE a rejeté le chapitre relatif à l'infrastructure aéronautique car il ne s'attache pas à résoudre le problème de capacité. Les objectifs du Rapport sur la politique aéronautique (Lupo) ne sont ainsi pas pris en compte.

Lacunes du PSIA 2 pour Zurich

L'adoption du PSIA 2 pour la fiche de coordination de l'aéroport de Zurich a eu lieu en août 2017. Les modifications permettent de résoudre d'importants problèmes d'actualité, mais il faudra encore des années pour que ces améliorations puissent être mises en œuvre. Ainsi, le

nouveau concept opérationnel 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. 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 un nombre bien plus élevé de vols pendant un même laps de temps. Le PSIA 2 présente donc des lacunes 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 son avis, 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'établissement d'un calendrier en ce sens.

Plus de souplesse pour l'infrastructure genevoise

Il en va de même pour le PSIA de l'aéroport de Genève. La consultation portant sur la fiche a commencé en 2017, et la décision du Conseil fédéral sur le PSIA de Genève est attendue en 2018. L'aéroport de Genève disposera ainsi d'un cadre qui lui permettra de développer ses infrastructures pour répondre aux besoins de ses passagers et de l'exploitation optimale de la plateforme. La construction de l'aile est, qui sera destinée aux vols long-courriers devrait s'achever en 2020. Pour l'heure, une première extension de l'aérogare principale a été achevée en 2017, tandis que les premières rénovations des satellites démarreront en 2018.



55'000'000

Passagiere | Passagers

Flugplätze | Aérodromes-Business Aviation

Wichtige Business Aviation

Die AEROSUISSE befürwortet klar die Dreifachnutzung des Flugplatzes Dübendorf mit Business Aviation, Luftwaffe und Innovationspark. Die AEROSUISSE hat das Gemeinde-Konzept bekämpft, weil es keine Lösung für die Business Aviation für die Wirtschaftsregion Zürich aufzeigt. Die Erwartung der AEROSUISSE, dass Bund und Kanton ihre Meinung nicht ändern, ist eingetroffen. Der Dachverband hat dabei auch die grosse Bedeutung der Business Aviation für die Schweizer Volkswirtschaft unterstrichen: Sie generiert jährlich in der Schweiz mit über 17'300 Beschäftigten eine Wertschöpfung von über 1,4 Milliarden Franken.

Dübendorfer SIL-Schlussbericht

Im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses für die Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld hat am 7. Februar 2018 das vierte und letzte Koordinationsgespräch zwischen allen Beteiligten und dem BAZL stattgefunden. Als nächster Schritt folgt der Schlussbericht, zu dem sich die Beteiligten

Importance de l'aviation d'affaires

AEROSUISSE soutient résolument la triple utilisation de l'aéroport de Dübendorf avec son aviation d'affaires, ses Forces aériennes et son parc d'innovation. AEROSUISSE a combattu le projet proposé par les communes parce qu'il ne présente pas de solution pour l'aviation d'affaires dans la région économique de Zurich. AEROSUISSE espérait que la Confédération et le Canton ne changeraient pas d'avis: ses vœux ont été exaucés. La Fédération a notamment souligné l'importance de l'aviation d'affaires pour l'économie suisse: cette dernière génère chaque année plus de 1,4 milliard de francs de valeur ajoutée en Suisse et emploie plus de 17 300 collaborateurs.



Dr. Jürg Marx

Rapport final PSIA pour Dübendorf

Dans le cadre du processus de coordination du PSIA pour la transformation de l'aéroport de Dübendorf en aérodrome civil, la quatrième et dernière réunion de coordination entre toutes les parties concernées et l'OFAC a eu lieu le 7 février 2018. L'étape suivante sera le rapport

**Die AEROSUISSE befürwortet klar die Dreifachnutzung
des Flugplatzes Dübendorf mit Business Aviation, Luftwaffe
und Innovationspark.**

**AEROSUISSE soutient résolument la triple utilisation
de l'aéroport de Dübendorf avec son aviation d'affaires,
ses Forces aériennes et son parc d'innovation.**

noch einmal äussern können. Die AEROSUISSE wird sich nochmals einbringen und auf die Bedeutung der Business Aviation für die Wirtschaftsregion Zürich hinweisen.

Unterstützung für regionale Airports

Regionale Flugplätze dienen als «Überlaufgefässe» der Landesflughäfen, deshalb kommt ihnen je länger je mehr eine grosse Bedeutung zu. Der Support der AEROSUISSE zugunsten des Verbandes Schweizer Flugplätze VSF und damit der regionalen Flugplätze war 2017 ausserordentlich wichtig und hat wesentlich geholfen die Herausforderungen, denen die mittleren und kleinen Flugplätze gegenüberstehen, zu meistern. Die Zusammenarbeit zwischen AEROSUISSE und VSF erfolgt jeweils unkompliziert und auf dem «Fachdienstweg» zwischen den Generalsekretären.

final, que les acteurs concernés pourront à nouveau commenter. AEROSUISSE y participera à nouveau et soulignera l'importance de l'aviation d'affaires pour la région économique de Zurich.

Soutien aux aérodromes régionaux

Les aérodromes régionaux servent de vases d'expansion aux aéroports nationaux, ce qui explique leur importance croissante. Le soutien apporté par AEROSUISSE à l'Association suisse des aérodromes (ASA), qui regroupe les aérodromes régionaux, a été extrêmement conséquent en 2017 et a permis de relever les défis auxquels les aérodromes de petite et moyenne taille sont confrontés. La coopération entre AEROSUISSE et l'ASA est simple et s'effectue «par la voie technique» entre les secrétaires généraux.

Flugsicherung



Alex Bristol

97 Prozent pünktliche Flüge

Die operationelle Leistung der Schweizer Flugsicherung Skyguide war 2017 erneut sehr gut. Obwohl der Verkehr stärker gewachsen ist als prognostiziert, hat Skyguide alle Ziele des europäischen Leistungsplans erfüllt. 97 Prozent aller Flüge verzeichnen keine von der Flugsicherung verursachte Verspätung (2016: 97,2 Prozent). Besonders erfreulich ist, dass sich die Flughafenverspätungen reduzierten, in Genf um 21,2 Prozent, in Zürich um 24,5 Prozent.

Bund soll Ertragsausfälle tragen

Die AEROSUISSE setzte sich 2017 dafür ein, dass der Bund weiterhin die Ertragsausfälle übernimmt, welche bei Skyguide für Flugsicherungsdienstleistungen in den delegierten ausländischen Lufträumen von Österreich, Deutschland und Italien anfallen. Ohne diese Leistungen würde der Luftfahrtstandort Schweiz wegen zusätzlich erhöhten Flugsicherungsgebühren gegenüber den europäischen Nachbarn schmerzlich benachteiligt. Eine voll-

lichen Einnahmen werden ihnen nämlich in Form von Gebührenreduktionen zurückerstattet. Bei den Regionalflugplätzen übernahmen nach einem Übergangsjahr die Flugplatzbetreiber die Verantwortung für die Finanzierung der Flugsicherungskosten. Gemeinsam mit ihnen, dem Verband Schweizer Flugplätze, dem BAZL und der AEROSUISSE hat Skyguide einen Massnahmenplan zur Kostenreduktion erarbeitet. Als Teil dieses Plans wird die Einführung neuer Dienstleistungen wie AFIS (Aerodrome Flight Information Service) vorangetrieben.

Grenchen ohne ATC

Deshalb wurden insbesondere im Rahmen des AFIS Projekts in Grenchen aufwändige Sicherheitsanalysen, Vorbereitungsmeetings und Gespräche mit allen Betroffenen geführt. Seit April 2017 wird in Grenchen zu gewissen Tageszeiten ohne die Flugsicherungsdienstleistungen eines Towers geflogen. Diese Vorbereitungsarbeiten sollten den Beginn eines umfassenden AFIS-Betriebs in Grenchen im Frühling 2018 ermöglichen.

Herausforderung Drohnenflüge

Zu den augenscheinlichen Veränderungen im Schweizer Luftraum zählt die rasanten Zunahme von Drohnenflügen. Dies hat Skyguide veranlasst, zusammen mit der Industrie und den Behörden ein Betriebssystem zu entwickeln, mit dem Drohnen sicher in den Luftraum integriert werden können. Die AEROSUISSE unterstützt diese Bestrebungen explizit. Im Sommer 2017 hat Skyguide dieses der Öffentlichkeit vorgestellt, was die Europäische Kommission lobend würdigte.

Komplexer Luftraum

Eine grosse Herausforderung für alle Nutzer ist die Komplexität des Schweizer Luftraums. Weil derzeit im oberen Luftraum nicht die kürzesten Strecken geflogen werden können, schneidet die Schweiz bei der Streckenführung im internationalen Vergleich nicht gut ab. Skyguide und AEROSUISSE engagieren sich mit dem BAZL für eine Verbesserung und Vereinfachung der Luftraumstruktur.

Skyguide und AEROSUISSE engagieren sich mit dem BAZL für eine Verbesserung und Vereinfachung der Luftraumstruktur.

ständige Abgeltung dieser Ertragsausfälle ist für die autonome und in bester Partnerschaft mit allen Stakeholdern handelnde Schweizer Flugsicherung dringend nötig.

Gemeinsame Lösungen für Flugsicherungsfinanzierung

Skyguide investiert kontinuierlich in technische und operationelle Massnahmen, um auch in Zukunft eine ausreichende Kapazität bereitzustellen zu können. Das kommt allen Nutzern zugute. Der 2017 gestiegene und sicher abgewickelte Verkehr bringt den Kunden im oberen Luftraum und auf den Landesflughäfen zusätzliche Vorteile. Zwei Drittel der zusätz-

Navigation aérienne

Ponctualité de 97 %

En 2017, Skyguide a de nouveau fait preuve d'une excellente performance opérationnelle. Bien que la croissance du trafic ait été supérieure aux prévisions, Skyguide a atteint tous les objectifs du plan de performance européen. 97% de tous les vols n'ont pas subi de retards liés au service de la navigation aérienne (97,2% en 2016). Il est particulièrement réjouissant de constater que les retards à l'aéroport ont été réduits de 21,2% à Genève et de 24,5% à Zurich.

Les pertes de recettes incombent à la Confédération

En 2017, AEROSUISSE a plaidé pour que la Confédération continue à épouser les pertes de recettes enregistrées par Skyguide pour les services de navigation aérienne qu'elle fournit dans les espaces aériens délégués en Autriche, en Allemagne et en Italie. Sans ces services, la place aérienne suisse serait désavantagée par rapport à ses voisins européens en raison de l'augmentation des redevances de navigation aérienne. Il est urgent de compenser intégralement ces pertes de revenus dans l'intérêt des services de la navigation aérienne suisse qui opèrent en toute autonomie et en fructueux partenariat avec toutes les parties prenantes.

Solutions collectives pour le financement des services de la navigation aérienne

Skyguide investit en permanence dans des mesures techniques et opérationnelles afin d'être en mesure de fournir des capacités suffisantes à l'avenir. Ce qui profite à tous les utilisateurs. Traité en toute sécurité, le trafic a augmenté en 2017. Il apporte des avantages supplémentaires aux clients de l'espace aérien supérieur et des aéroports nationaux. Les deux tiers des recettes supplémentaires leur seront en effet remboursés sous forme de réduction des redevances. Dans les aérodromes régionaux, après une année transitoire, les exploitants aéroportuaires ont dû assumer la responsabilité du financement de la navigation aérienne. En collaboration avec eux, l'Association suisse des aérodromes, l'OFAC et AEROSUISSE, Skyguide a élaboré un plan de mesures visant à réduire les coûts. Dans le cadre de ce plan, l'introduction de nouveaux services tels que l'AFIS (Aerodrome Flight Information Service) sera poursuivie.

Granges sans ATC

C'est la raison pour laquelle – en particulier dans le cadre du projet AFIS à Granges – des analyses de sûreté approfondies, des réunions

préparatoires et des discussions ont eu lieu avec toutes les parties concernées. À certaines heures de la journée, depuis avril 2017, les avions volent à Granges sans l'intervention d'une tour de contrôle. Ces travaux préparatoires devraient permettre le lancement d'un vaste système opérationnel AFIS à Granges au printemps 2018.

L'enjeu des vols de drones

L'une des évolutions les plus marquantes dans l'espace aérien suisse est l'augmentation rapide

Skyguide et AEROSUISSE collaborent
avec l'OFAC pour améliorer et simplifier
la structure de l'espace aérien.

des vols de drones. Skyguide a donc décidé de collaborer avec l'industrie et les autorités pour mettre au point un système d'exploitation qui permettra d'intégrer les drones en toute sécurité dans l'espace aérien. AEROSUISSE soutient explicitement ces efforts. Skyguide a présenté ce projet au public à l'été 2017 et en a été félicitée par la Commission européenne.

Complexité de l'espace aérien

La complexité de l'espace aérien suisse représente un défi majeur pour tous ses usagers. Étant donné que les routes les plus courtes ne peuvent actuellement pas emprunter l'espace aérien supérieur, les performances de la Suisse sont décevantes en comparaison internationale. Skyguide et AEROSUISSE collaborent avec l'OFAC pour améliorer et simplifier la structure de l'espace aérien.



Luft- und Raumfahrtindustrie



Claudio Lasagni

Erfolgsjet Pilatus PC-24

Mit der Zertifizierung des PC-24 ist im Dezember 2017 ein weiteres Kapitel in der Erfolgstory dieses ersten Businessjets der Pilatus Flugzeugwerke geschrieben worden. Pilatus hat den PC-24 nicht nur termingerecht im Mai 2015 in die Luft gebracht, sondern auch die Zertifizierung wie angekündigt rund zweieinhalb Jahre später erlangt. Mittlerweile ist die Serienproduktion angelaufen und die ersten PC-24 fliegen bei ihren Kunden. Für den Luftfahrtstandort Schweiz ist der vielseitige Pilatus-Jet ein Leuchtturmprojekt, die AEROSUISSE reiht sich in die lange Reihe der Gratulanten ein.

50 Jahre Jet Aviation

Der Jet Aviation gratuliert die AEROSUISSE zu ihrem 50-Jahr-Jubiläum, das sie als Pionier der

Auch 2017 war die Schweizer Industrie in bedeutendem Ausmass am Erfolg von europäischen und amerikanischen Raumfahrtmissionen beteiligt.

Schweizer Geschäftsluftfahrt 2017 an verschiedenen Orten auf der ganzen Welt feierte. Jet Aviation hat als Hauptsponsor auch das von einer Rekordteilnehmerzahl besuchte Forum der Luft- und Raumfahrt der AEROSUISSE am 20. Oktober 2017 unterstützt.

1967 gründete Carl Hirschmann Jet Aviation, um Wartungsarbeiten an vier Learjets durchführen zu können, welche von drei pensionierten US Air Force-Generälen nach Europa gebracht worden waren. Seit 2008 ist das Unternehmen Teil der Aerospace Gruppe des US-Rüstungskonzerns General Dynamics und beschäftigt in der Schweiz rund 1850 Mitarbeitende, weltweit über 4000. In November 2017, im Monat des Gründungsjahrs, legte Jet Aviation den Grundstein für ihren zweiten 8700 Quadratmeter umfassenden Grossraumhangar in Basel, welcher Ende 2018 in Betrieb genommen wird.

Besserung beim Franken-Kurs

Wie die gesamte Exportindustrie haben 2017 auch die Schweizer Zulieferer der internationalen Flugzeugprogramme von der Abschwächung des Schweizer Frankens etwas profitiert. Zudem haben die nach dem Frankenschock ergrieffenen Massnahmen – darunter auch ein Schreiben der AEROSUISSE an den Bundesrat – Früchte getra-

gen. Die Zulieferbetriebe haben sowohl die sehr gute Situation bei Verkehrsflugzeugen wie auch die gedrückte Nachfrage bei Geschäftsflugzeugen und Helikoptern zu spüren bekommen. Die hohe Regulierungsdichte macht der Schweizer Luft- und Raumfahrtindustrie jedoch nach wie vor zu schaffen, die AEROSUISSE bleibt diesbezüglich am Ball.

Satelliten werden immer wichtiger

Eine moderne Gesellschaft basiert je länger je mehr auf satellitengestützten Anwendungen. Zuverlässige Wetterprognosen, Navigationssysteme für Luft und Boden, Echtzeit-Übertragung grosser Datenmengen, etwa für Spitäler oder Börsen, Telekommunikation und Internet überall, Überwachung von Anbauflächen – um nur einige zu nennen – sind aus dem Alltag nicht mehr wegzudenken. Und viele weitere Anwendungen werden hinzukommen. Weltweit boomt deshalb die Raumfahrt und ihre Industrie, so auch in der Schweiz.

ESA-Entscheide umgesetzt

2017 begann die Umsetzung jener Entscheide, die während der Ministertagung der Europäischen Weltraumorganisation ESA Ende 2016 in Luzern gefällt wurden. Mehr als 30 Programme wurden gestartet oder weitergeführt. Im Sommer 2017 hat das Swiss Space Office des Staatssekretariats für Bildung, Forschung und Innovation den Swiss Space Implementation Plan 2018-2020 (SSIP) publiziert. Globale Trends in der Raumfahrt ändern sich, andere Themen tauchen auf oder werden immer wichtiger, wie zum Beispiel «Big Data zum Monitoring der Erde», «Digitalisierung und umfassende Vernetzung der Gesellschaft» oder «Industrialisierung des Raumfahrtsektors». Ziel des SSIP ist es, diese Themen aufzugreifen und die Umsetzung von Raumfahrtaktivitäten zum Nutzen der Schweiz zu unterstützen.

Grosse Raumfahrtprojekte mit Schweizer Beteiligung

Auch 2017 war die Schweizer Industrie in bedeutendem Ausmass am Erfolg von europäischen und amerikanischen Raumfahrtmissionen beteiligt. Sowohl im institutionellen ESA-Geschäft, als auch im aufstrebenden kommerziellen Markt, sind hiesige Unternehmen vorne mit dabei. So gehört RUAG Space beispielsweise zu den grössten Zulieferern für das Telekommunikationsnetzwerk OneWeb, das rund um den Globus Breitband-Internet zur Verfügung stellen will. Und auch bei den Trägerraketen sind Schweizer Produkte bei einer Vielzahl an Starts an Bord.

Industrie aéronautique et aérospatiale

Succès du biréacteur Pilatus PC-24

Avec la certification du PC-24 en décembre 2017, Pilatus Aircraft a écrit un nouveau chapitre de l'histoire exemplaire de son premier jet d'affaires. Le PC-24 a non seulement pu voler dans les délais prévus (mai 2015) mais aussi obtenir la certification environ deux ans et demi plus tard, comme l'avionneur l'avait annoncé. Entre-temps, la production en série a démarré et les premiers PC-24 volent chez leurs clients. Pour la place aérienne suisse, le Pilatus-Jet polyvalent est un projet phare, et AEROSUISSE est l'un de ses nombreux laudateurs.

Les 50 ans de Jet Aviation

AEROSUISSE félicite Jet Aviation à l'occasion de son 50e anniversaire: cette pionnière de l'aviation d'affaires suisse l'a célébré dans divers endroits du monde en 2017. Jet Aviation a également été le principal sponsor du Forum de l'aéronautique et de l'aérospatiale d'AEROSUISSE qui a réuni un nombre record de participants le 20 octobre 2017.

La société a été fondée en 1967 par Carl Hirschmann pour effectuer des travaux de maintenance sur quatre Learjets amenés en Europe par trois généraux en retraite de l'US Air Force. Depuis 2008, l'entreprise fait partie du groupe aérospatial de General Dynamics, une entreprise américaine d'armement, et emploie environ 1850 personnes en Suisse et plus de 4000 dans le monde. En novembre 2017, mois de sa fondation, Jet Aviation a posé la première pierre de son deuxième hangar de 8700 m² de grande capacité à Bâle qui entrera en service fin 2018.

Amélioration du cours du franc

Comme l'ensemble de l'industrie d'exportation, les fournisseurs suisses de programmes aéronautiques internationaux ont bénéficié quelque peu de l'affaiblissement du franc suisse en 2017. En outre, les mesures prises à la suite du choc du franc – notamment une lettre d'AEROSUISSE au Conseil fédéral – ont porté leurs fruits. Si les fournisseurs ont pu ressentir les effets de l'excellente conjoncture dont a bénéficié l'aviation commerciale, ils ont aussi constaté le recul de la demande portant sur les avions d'affaires et les hélicoptères. La densité réglementaire impacte toujours autant l'industrie aéronautique et aérospatiale suisse; AEROSUISSE reste à ce propos sur le qui-vive.

Importance croissante des satellites

Les applications satellites sont devenues une composante incontournable de la société mo-

derne. Les prévisions météorologiques fiables, les systèmes de navigation aérienne et terrestre, la transmission en temps réel de grandes quantités de données, par exemple pour les hôpitaux ou les bourses, les télécommunications et l'Internet partout, la surveillance des zones cultivées – pour n'en citer que quelques exemples – font désormais partie intégrante de la vie quotidienne. Et bien d'autres applications s'y ajouteront. L'aérospatiale et son industrie sont donc en plein essor dans le monde entier, et bien évidemment en Suisse.

Mise en œuvre des décisions de l'ASE

2017 a vu la mise en œuvre des décisions prises lors de la réunion ministérielle de l'Agence spatiale européenne (ASE) à Lucerne, fin 2016. Plus de 30 programmes ont été lancés ou poursuivis. Au cours de l'été 2017, le Swiss Space Office du Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation a publié le Swiss Space Implementation Plan 2018-2020 (SSIP). Les tendances mondiales en matière d'aérospatiale évoluent, d'autres thématiques émergent ou prennent de l'importance, telles que «Big Data et observation de la Terre», «Numérisation et vaste mise en réseau de la société» ou «Industrialisation du secteur spatial». L'objectif du SSIP est d'aborder ces questions et de soutenir la mise en œuvre d'activités spatiales au profit de la Suisse.

Grands projets spatiaux auxquels la Suisse participe

L'année dernière, l'industrie suisse a encore grandement participé au succès des missions spatiales européennes et américaines. Tant dans le secteur institutionnel de l'ASE que dans le marché commercial émergent, les entreprises locales figurent dans les premiers rangs. RUAG Space, par exemple, est l'un des plus grands fournisseurs du réseau de télécommunications OneWeb, qui vise à rendre l'Internet à large bande disponible dans le monde entier. En ce qui concerne les lanceurs, des produits suisses sont également embarqués lors de nombreux lancements.

L'année dernière, l'industrie suisse a encore grandement participé au succès des missions spatiales européennes et américaines.



18

Herstellerbetriebe |
Constructeurs, fabricants



General Aviation



Philippe Hauser

Gegen zentrale nationale Luftfahrtdatenbank

Nachdem der Nationalrat dem Antrag der AEROSUISSE auf Streichung des Artikels zur Luftfahrtdatenbank gefolgt war, entschied der Ständerat entgegen dem Antrag der ständigerätlichen Verkehrskommission, dass neu eine nationale Luftfahrtdatenbank aufgebaut werden soll. Im anschliessenden Differenzbereinigungsverfahren beharrte die AEROSUISSE darauf, dass eine Luftfahrtdatenbank nicht zu Mehrkosten für die General Aviation führt. Diese Hartnäckigkeit zahlte sich aus: Das Bundesamt für Zivilluftfahrt gab gegenüber der AEROSUISSE das Versprechen ab, dass die Kosten dieser Datenbank weniger als ein Franken pro Bewegung betragen. Dies gab den entscheidenden Ausschlag dafür, dass die AEROSUISSE ihren Widerstand gegen eine nationale Luftfahrtdatenbank aufgab. Die AEROSUISSE wird die Arbeiten des BAZL im Zusammenhang mit der Errichtung dieser neuen Datenbank aktiv begleiten, um zu gewährleisten, dass sie keinen

zusätzlichen administrativen und finanziellen Mehraufwand für die General Aviation generiert.

Swiss Aviation Days: Luftraumstrategie und Drohnen

Mitte Mai 2017 und im November fanden wiederum die Swiss Aviation Days (SAD) statt. Mit diesem Anlass, welcher zweimal im Jahr stattfindet, will das BAZL alle Stakeholders der Schweizer Luftfahrt über seine Tätigkeiten informieren und die Teilnehmer zu einem Gedankenaustausch und zur Meinungsbildung anregen. Für die AEROSUISSE standen die Informationen zur Luftraum- und Infrastrukturstrategie Schweiz (AVISTRAT) im Vordergrund. Weitere wichtige Themen für die AEROSUISSE waren die Zukunft der Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen und die BAZL-Roadmap zur Regulierung der General Aviation unter dem Titel «Simpler, lighter, better». Schliesslich wurde dem Thema Drohnen viel Zeit eingeräumt. Hauptthema der Präsentation des BAZL war das Thema U-Space. Der U-Space beinhaltet Regeln und Verfahren, die in Zukunft Operationen mit Drohnen regulieren sollen. U-Space soll auch die Schnittstelle zu den bemannten Operationen, der Flugsicherung und den Behörden übernehmen. Der Schweizerische Drohnenverband analysierte anschliessend den Regulierungsentwurf der EASA in Sachen Drohnen.

Im Differenzbereinigungsverfahren beharrte die AEROSUISSE darauf, dass eine Luftfahrtdatenbank nicht zu Mehrkosten für die General Aviation führt.



38'661

Hängegleiter |
Pilotes de vol libre

Aviation générale

Contre une banque de données aéronautiques centrale et nationale

Après que le Conseil national ait approuvé la requête d'AEROSUISSE visant la suppression de l'article sur la banque de données aéronautiques, le Conseil des États a décidé, contre l'avis de la commission des transports du Conseil des États, qu'une banque nationale de données aéronautiques devrait néanmoins être créée. Au cours de la procédure d'élimination des divergences qui a suivi, AEROSUISSE a insisté pour qu'une telle banque de données aéronautiques n'implique pas de surcoût pour l'aviation générale. Son obstination a porté ses fruits : L'Office fédéral de l'aviation civile a promis à la Fédération que le coût de cette base de données serait inférieur à un franc par mouvement aérien. Ce fut le facteur décisif pour qu'AEROSUISSE abandonne son opposition à la création d'une base nationale de données aéronautiques. AEROSUISSE accompagnera activement les démarches de l'OFAC visant la mise en œuvre de cette nouvelle base de données afin de s'assurer qu'elle ne génère pas de dépenses administratives et financières supplémentaires pour l'aviation générale.

Swiss Aviation Days : stratégie de l'espace aérien et drones

Les Swiss Aviation Days (SAD) se sont déroulés en mi-mai et en novembre 2017. L'objectif de l'OFAC, lors de cet évènement semestriel, est d'informer l'ensemble des acteurs de l'aviation suisse de ses activités, et d'inviter les participants à un échange de réflexions tout en favorisant la formation d'opinion. AEROSUISSE a jugé essentielles les informations sur la stratégie de la Suisse en matière d'infrastructure et d'espace aériens (AVISTRAT). D'autres thèmes étaient importants pour la Fédération, tels que l'avenir du contrôle aérien dans les aérodromes régionaux et la feuille de route de l'OFAC visant une simplification réglementaire pour l'aviation générale sous la devise « Simpler, lighter, better ». Enfin, beaucoup de temps a été consacré au thème des drones. La présentation de l'OFAC avait l'U-Space pour thème principal. Ce nouveau concept vise à établir des règles et des procédures pour réguler le futur



trafic de drones dans l'espace aérien. L'U-Space devrait également délester les services de la navigation aérienne et les autorités du tronc commun entre drones et vols habités. La Fédération suisse des drones civils (FSDC) a ensuite analysé le projet de règlementation de l'AESA concernant les drones.



Au cours de la procédure d'élimination des divergences qui a suivi, AEROSUISSE a insisté pour qu'une telle banque de données aéronautiques n'implique pas de surcoût pour l'aviation générale.

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. Präsidiert wird diese Gruppe von Nationalrat Hans-Ueli Vogt. In der Frühjahrssession stand am 14. März 2017 der Klimaschutz mit CORSIA im Vordergrund. Zentrale Botschaft an die Parlamentarier: Es muss verhindert werden, dass der Luftverkehr in der Schweiz doppelt belastet wird – einmal über das internationale Instrument CORSIA und einmal über den europäischen Emissionshandel. Anlässlich der Sommersession am 14. Juni 2017 kam es zu einer gemeinsamen Veranstaltung der PGLR und der LITRA (Informationsdienst des öffentlichen Verkehrs). Ziel war es, den interessierten Politikern die Bedeutung des zivilen Luftverkehrs als Teil des öffentlichen Verkehrs aufzuzeigen.

Verkehrslärm und Drohnen

Der PGLR-Anlass in der Herbstsession am 26. September 2017 war dem Thema Lärm gewidmet (Lärmschutz im Luftverkehr). Frau Professor Ute Felscher-Suhr vom Flughafen Frankfurt informierte über die NORAH-Studie zu den gesundheitlichen Folgen von Verkehrslärm. Im Rahmen dieser Studie konnte klar aufgezeigt werden, dass die Risiken von Fluglärm für die Gesundheit niedriger sind als bisher in der Öffentlichkeit angenommen. Das Thema Drohnen stand in der Wintersession am 12. Dezember 2017 im Vordergrund. Gemäss der Europäischen Kommission soll der Markt für unbemannte Luftfahrzeuge oder Drohnen bis 2035 über zehn Milliarden Euro betragen. Dieser Markt kann aber nur funktionieren, wenn Drohnen sicher in den Luftraum integriert werden können.

Swiss Aviation Days

Im Mai und November 2017 fanden die Swiss Aviation Days statt. Im Mai standen die Aktivitäten des BAZL im Zusammenhang mit den Drohnen im Vordergrund. Das BAZL listete eine

Vielzahl von Aktivitäten auf, die im Zusammenhang mit dem «UTM» (Unmanned Traffic Management) und dem «U-Space» (alle neuen Dienstleistungen und Verfahren, die dazu gedacht sind, einer grossen Anzahl von Drohnen den Zugang zum Luftraum zu gewähren) stehen. Im November wurden die Arbeiten des BAZL zur AVISTRAT (Airspace and Aviation Infrastructure Strategy Switzerland) und über die Bemühungen zur Sicherung der Finanzierung der Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen vorgestellt.

Teilrevision LGF 1+

Nebst ihrem Engagement, eine nationale Luftfahrtdatenbank wegen der Kosten für die General Aviation zu verhindern, setzte sich die AEROSUISSE dafür ein, dass der Bund mit Blick auf die Finanzierung der Flugsicherung im benachbarten Ausland, also in Deutschland, Italien, Frankreich und Österreich, die Ertragsausfälle übernimmt. Weiter beantragte die AEROSUISSE im Zusammenhang mit den Bestimmungen zu den Daten, welche von Luftverkehrsunternehmen erfasst und zur Verhinderung von Verbrechen an die Strafverfolgungsbehörden herauszugeben sind, dass ausschliesslich Daten bereithalten werden müssen, die sie im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit bereits sammeln. Ohne diese Präzisierung wären Fluggesellschaften allenfalls verpflichtet gewesen, zusätzliche Daten zu erfassen – mit entsprechendem zusätzlichen Aufwand und Kosten.

Gefährliche Laserpointer

Nachdem die AEROSUISSE im Sommer 2017 auf Anfrage des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) zur Gefährlichkeit von Laserpointer Stellung genommen hatte, liegt nun die Verordnung zum Bundesgesetz über den Schutz vor Gefährdungen durch nichtionisierende Strahlung und Schall vor. Die AEROSUISSE unterstützt den Verordnungsentwurf, der gefährliche Laserpointer in der Schweiz verbietet.

Secrétariat

Quatre manifestations largement suivies du GPAA

Le Groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale (GPAA) organise une manifestation sur un thème d'actualité lors de chaque session ordinaire des chambres fédérales. Ce groupe est présidé par le Conseiller national Hans-Ueli Vogt. Lors de la session de printemps, le 14 mars 2017, l'accent a été mis sur la protection du climat avec CORSIA. Le message essentiel adressé aux parlementaires a été d'éviter un double fardeau au transport aérien en Suisse – résultant à la fois de l'instrument international CORSIA et du système communautaire d'échange de quotas d'émission. Lors de la session d'été, le 14 juin 2017, le GPAA et le LITRA (service d'information pour les transports publics) ont organisé une manifestation conjointe. L'objectif était de montrer aux politiciens intéressés l'importance de l'aviation civile du fait de son appartenance au réseau des transports publics.

Bruit des transports et drones

L'événement du GPAA lors de la session d'automne, le 26 septembre 2017, a été consacré au bruit (protection contre le bruit dans le transport aérien). Madame le professeur Ute Felscher-Suhr de l'aéroport de Francfort a détaillé l'étude NORAH sur les conséquences sanitaires du bruit de la circulation. Cette étude a clairement montré que les risques du bruit des avions pour la santé étaient plus faibles que ne l'avait jusqu'alors supposé le public. Le thème des drones était au centre de la session d'hiver, le 12 décembre 2017. Selon la Commission européenne, le marché des véhicules aériens sans pilote (drones) représentera plus de 10 milliards d'euros d'ici à 2035. Ce marché n'a toutefois de chances de succès que si les drones peuvent être intégrés en toute sécurité à l'espace aérien.

Swiss Aviation Days

Les Swiss Aviation Days se sont déroulés en mai et en novembre 2017. En mai, les activités de l'OFAC en rapport avec les drones ont été au premier plan. L'OFAC a recensé un grand nombre d'activités liées à l'UTM (Unmanned Traffic Management) et à l'U-Space (tous les nouveaux services et procédures conçus pour donner accès à l'espace aérien à un grand nombre de drones). En novembre, l'OFAC a présenté ses travaux concernant AVISTRAT (Airspace and Aviation Infrastructure Strategy Switzerland) ainsi que les dispositifs visant à assurer le financement de la navigation aérienne dans les aérodromes régionaux.

Révision partielle LA 1+

En sus de la résolution qu'elle a formulée contre la création d'une base nationale de données aéronautiques, évoquant le surcoût qu'entraînerait ce dispositif pour l'aviation générale, AEROSUISSE a préconisé que le gouvernement fédéral prenne en charge le manque à gagner résultant du financement des services de la navigation aérienne dans les pays voisins (Allemagne, Italie, France et Autriche). Quant aux dispositions relatives aux données collectées par les transporteurs aériens et transmises aux autorités judiciaires afin de prévenir les actes criminels, AEROSUISSE a également demandé que seules les données déjà recueillies dans le cadre des activités habituelles soient exigibles. Sans cette intervention, les compagnies aériennes auraient été contraintes de saisir des données supplémentaires – au prix d'efforts et de coûts supplémentaires.

Danger des pointeurs laser

Après qu'à la demande de l'Office fédéral de la santé publique (OFSP), AEROSUISSE ait pris position sur la dangerosité des pointeurs laser à l'été 2017, l'ordonnance relative à la Loi fédérale sur la protection contre les dangers liés au rayonnement non ionisant et au son est à présent disponible. AEROSUISSE soutient le projet de règlement interdisant les dangereux pointeurs laser en Suisse.



1068

Helikopterpiloten |
Pilotes d'hélicoptère



Kommissionen



Dr. Peter Wild

Kommission für Bildung, Forschung und Innovation K-BFI

Die Kommission Bildung, Forschung und Innovation (K-BFI) der AEROSUISSE hat 2017 eine HF-Diplomarbeit über Aus- und Weiterbildungen in der Schweizer Luftfahrt initiiert und begleitet. Eine grossangelegte Umfrage in der Branche ergab, dass 14 Firmen insgesamt 76 verschiedene Lehren anbieten und 26 Institute mit insgesamt 56 Aus- oder Weiterbildungen aufwarten. Sechs Fachhochschulen, Universitäten und die ETH haben insgesamt zwölf luftfahrtrelevante Studiengänge oder Vorlesungen im Angebot. Ende 2016 startete die K-BFI eine Umfrage bei allen Mitgliedern über aviatische Berufsausbildungen, die noch nicht in den Genuss von Finanzierungshilfen gekommen sind. 2017 wurden mit dem SBFI (Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation) und dem BAZL alle Ausbildungen geprüft. Die meisten Ausbildungen werden schon heute staatlich gefördert oder sind teils keine offiziellen Ausbildungen. Somit können jedoch zukünftige Luftfahrzeugmechaniker mit Ausweis «A» effektiv von den Bestrebungen der K-BFI profitieren.

VFAL wird überarbeitet

Im Frühling 2017 hat das BAZL auf Initiative der K-BFI die Überarbeitung der bestehenden Verordnung über die Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt (VFAL) bekanntgegeben. Die K-BFI konnte so wesentlich zur Lösungsfindung beitragen, indem sie übergreifend die Interessen aller Stakeholder (Kandidaten, Airlines, Flugschulen, Politik und BAZL) berücksichtigte und auch unter den Interessengruppen den Konsens suchte. Sollte die neue VFAL-Verordnung gutgeheissen werden, so wird eine Einführung per 1. Januar 2019 erwartet.

Erfolgreicher erster «Youth Congress»

An der GV der AEROSUISSE vom 20. Oktober hat die K-BFI in Zusammenarbeit mit der ProAero ihren ersten «Aviation Youth Congress» für 16- bis 22-Jährige, durchgeführt. Den rund 200 Nachwuchskräften wurden mit über 20 Vorträgen aus der Luftfahrt- und Raumfahrtindustrie Möglichkeiten für mögliche Berufe aufgezeigt. Die Veranstaltung war ein voller Erfolg und wird 2018 erneut organisiert. Schliesslich wurde die Berufsbroschüre «Ich lerne aviatisch» digitalisiert und ist zum Download auf der AEROSUISSE-Webseite verfügbar. Auch die Beziehungen und Informationen zu den Berufsinformationszentren wurden ausgebaut.

Commission pour la formation, la recherche et l'innovation C-FRI

La commission pour la formation, la recherche et l'innovation (C-FRI) d'AEROSUISSE a initié et suivi l'élaboration d'un mémoire sur les formations initiales et le perfectionnement dans l'aviation suisse. Un vaste sondage du secteur a fait apparaître que 14 sociétés proposent 76 apprentissages différents et que 26 instituts proposent un total de 56 formations initiales ou continues. Six hautes écoles spécialisées, universités et l'EPF proposent en outre douze parcours d'études ou cycles de conférences en relation avec le secteur aérien. Fin 2016, la C-FRI a lancé une autre enquête auprès de tous les membres sur les formations aéronautiques professionnelles qui n'ont pas encore bénéficié d'une aide financière. En 2017, toutes les formations ont été examinées avec le SEFRI (Sectrétariat d'Etat à la formation, à la recherche et à l'innovation) et l'OFAC. La plupart des formations sont déjà subventionnées par l'Etat ou ne sont parfois pas des formations officielles. Les futurs mécaniciens d'aéronefs titulaires d'un certificat «A» pourront ainsi effectivement bénéficier des efforts de la C-FRI.

Révision de l'OAFA

Au printemps 2017, l'OFAC a annoncé, à l'initiative de la C-FRI, la révision de l'actuelle Ordonnance sur les aides financières à la formation aéronautique (OAFA). La C-FRI a ainsi pu apporter une contribution significative à la recherche de solutions en tenant compte des intérêts de toutes les parties prenantes (candidats, compagnies aériennes, écoles de pilotage, politique et OFAC) et en recherchant également un consensus entre les groupements d'intérêts. Si la nouvelle ordonnance OAFA est approuvée, sa mise en œuvre est prévue pour le 1er janvier 2019.

Succès du premier Youth Congress

Lors de l'AG d'AEROSUISSE, le 20 octobre, la C-FRI et ProAero ont organisé conjointement l'Aviation Youth Congress, leur première manifestation destinée aux jeunes âgés de 16 à 22 ans. Près de 200 jeunes aspirants ont ainsi bénéficié d'une bonne vingtaine de présentations portant sur la formation aux métiers de l'aéronautique et de l'aérospatiale. L'événement a été une réussite totale et sera reconduit en 2018. Enfin, la brochure métiers «Je m'oriente vers l'aviation» a été numérisée et peut être téléchargée très facilement sur le site internet d'AEROSUISSE.

Commissions

Kommission Internationales K-INT:

Nach der am 1. Februar 2017 in Kraft getretenen Erweiterung des Anhangs zum Luftverkehrsabkommen vereinbarte der Luftverkehrsausschuss Schweiz-EU am 29. November 2017 in Brüssel ein weiteres Paket europäischer Rechtsakte, die ab Frühjahr 2018 für die schweizerische Zivilluftfahrt anwendbar werden. Es enthält insbesondere auch die EU-Verordnung 2017/363, welche die Voraussetzungen für den gewerbsmässigen Betrieb einmotoriger Turbinenflugzeuge bei Nacht oder unter Instrumentenflugbedingungen regelt. Die der Luftfahrtbranche zugänglichen Informationen über die Entwicklung der in der Schweiz gültigen EU-Rechtsakte sind verbessert worden. Seit einigen Jahren verpflichtet das BAZL die Stakeholder im Bereich Luftfahrt-Infrastrukturanlagen, nebst den Normen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO ebenfalls deren Empfehlungen zu erfüllen. Die bestehende Rechtsunsicherheit und fehlende Transparenz über die gültigen Regeln bewog die AEROSUISSE, eine spezielle Arbeitsgruppe zu beauftragen, mit dem BAZL ein Verfahren zur Plausibilitätsprüfung der ICAO-Empfehlungen zu entwickeln.

Kommission Risiko-Management und Versicherungen K-RMV:

Die AEROSUISSE bietet bei Versicherungsthemen eine ideale Plattform, um gemeinsame Herausforderungen anzusprechen sowie Lösungsoptionen für ganze Geschäftszweige zu entwickeln.

Gemäss Obligationenrecht haften sowohl Geschäftsführung als auch Verwaltungsrat bei fahrlässiger Pflichtverletzung in ihrer Funktion im Extremfall mit ihrem Privatvermögen. Eine Organhaftpflichtversicherung deckt die Kosten für Abwehr von Klagen und unbegründeten Forderungen sowie allfälligen Entschädigungszahlungen. Seit 2016 bietet die AEROSUISSE eine äusserst interessante Organhaftpflichtversicherungslösung für ihre Mitglieder an.

Die meisten Mitglieder der AEROSUISSE sind der Suva angeschlossen. Per 1. Januar 2019 plant die Suva die Einführung einer internen Rückversicherung zum verbesserten Ausgleich bei Grossschadenereignissen. Die Kommission RMV war bei der diesbezüglichen Suva-Umfrage fortlaufend engagiert und orientierte den Vorstand. Die AEROSUISSE begrüßt die Neuerungen. Kleinere Risikogemeinschaften (wie die Luftfahrt) erfahren dadurch eine klare Besserstellung.

Commission Affaires internationales C-INT:

À la suite de l'extension de l'annexe de l'accord de transport aérien, en vigueur depuis le 1er février 2017, le Comité mixte Suisse-UE du transport aérien a convenu le 29 novembre 2017 à Bruxelles d'un nouveau paquet de mesures législatives européennes qui s'appliqueront à l'aviation civile suisse à partir du printemps 2018. Il contient en particulier le Règlement (UE) 2017/363 qui détermine les conditions d'agrément spécifique de l'exploitation commerciale d'avions monomoteurs à turbine de nuit ou en conditions de vol aux instruments. Les informations dont dispose le secteur aéronautique sur l'évolution de la législation de l'UE applicable en Suisse ont été améliorées. Depuis quelques années, l'OFAC oblige les parties prenantes dans le domaine des infrastructures aéronautiques à se conformer non seulement aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), mais aussi à ses recommandations. L'incertitude juridique existante et le manque de transparence concernant les règles applicables ont incité l'AEROSUISSE à charger un groupe de travail spécial d'élaborer, avec l'OFAC, une procédure de vérification de la plausibilité des recommandations de l'OACI.



Daniel Ruhier

Commission Gestion du risque à l'international et assurances C-GRA:

L'AEROSUISSE constitue aussi pour les questions d'assurance une plate-forme idéale pour aborder des défis communs et mettre au point des solutions destinées à des branches d'activité entières. Conformément au Code suisse des obligations, le patrimoine privé des membres de la direction générale et du conseil d'administration peut être engagé en cas extrême de non-respect de leurs obligations par négligence. L'assurance responsabilité civile d'organes (administrateurs et dirigeants) couvre les frais de protection contre les plaintes et les réclamations infondées ainsi que les indemnisations éventuelles. Depuis 2016, AEROSUISSE offre à ses membres une solution d'assurance responsabilité d'organes extrêmement intéressante.

La plupart des membres d'AEROSUISSE sont rattachés à la Suva. À compter du 1er janvier 2019, la Suva prévoit d'introduire la réassurance interne afin d'améliorer l'indemnisation en cas de sinistres majeurs. La Commission GRA a participé continuellement à l'enquête de la Suva et en a informé le comité. AEROSUISSE approuve les nouveautés. Les petites communautés à risque (comme l'aviation) se retrouvent clairement en meilleure position.



Daniel Gaus

Luftwaffe | Forces aériennes



Div. Bernhard Müller

Täglicher Luftpolizeidienst

Den Leistungsvertrag mit der Luftwaffe hat die Schweizer Flugsicherung erneut vollumfänglich erfüllt. 2017 konnten Skyguide und die Luftwaffe erstmals einen täglichen Einsatz des Luftpolizeidienstes gewährleisten. Damit leistete Skyguide einen wichtigen Beitrag zur Souveränität des Schweizer Luftraums. Ein Audit der Eidgenössischen Finanzkontrolle hat 2017 bestätigt, dass die Integration von ziviler und militärischer Flugsicherung ein wegweisender und richtiger Schritt war, um den begrenzten Schweizer Luftraum optimal zu managen.

Erste Hornet-Pilotin

Unter den neun im Dezember 2017 brevetierten neuen Piloten der Schweizer Luftwaffe befindet sich auch Fanny Chollet aus der Romandie. Sie durchläuft 2018 den Umschulungskurs auf

Service quotidien de police aérienne

Les services suisses de la navigation aérienne se sont à nouveau parfaitement acquittés de la tâche que leur ont confiée les Forces aériennes suisses. En 2017, Skyguide et les Forces aériennes ont pu assurer pour la première fois le déploiement quotidien de la police aérienne. Skyguide a ainsi largement contribué à la souveraineté de l'espace aérien suisse. Un audit du Contrôle fédéral des finances suisse en 2017 a confirmé que l'intégration des services civils et militaires de la navigation aérienne était un premier pas efficace vers une gestion optimisée de l'espace aérien limité de la Suisse.

Première femme pilote d'un Hornet

La Vaudoise Fanny Chollet figure parmi les neuf nouveaux pilotes des Forces aériennes suisses certifiés en décembre 2017. En 2018, elle achèvera le cours de transition sur le F/A-18 Hornet et deviendra ainsi la première femme à piloter un avion de chasse suisse.

Sphair et la promotion de la relève

AEROSUISSE soutient aussi explicitement la promotion des jeunes talents pour les Forces aériennes. Ces dernières 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. Sphair, programme d'encouragement de la relève proné par le Conseil fédéral et confié aux Forces aériennes, constitue la porte d'entrée idéale vers le métier de pilote – civil ou militaire. C'est par cette institution que se déroule le recrutement de jeunes pilotes et éclaireurs parachutistes suisses. Des experts de l'aviation civile et militaire examinent les candidats, hommes et femmes, au cours d'une procédure d'évaluation en plusieurs étapes et les préparent à la pratique.

Ein Audit der Eidgenössischen Finanzkontrolle hat 2017 bestätigt, dass die Integration von ziviler und militärischer Flugsicherung ein wegweisender und richtiger Schritt war, um den begrenzten Schweizer Luftraum optimal zu managen.

die F/A-18 Hornet und wird somit die erste Frau, die einen Schweizer Kampfjet pilotiert.

Nachwuchsförderung mit Sphair

Die AEROSUISSE unterstützt explizit auch die Nachwuchsförderung für die Luftwaffe. Sie ist darauf angewiesen, jährlich rund ein Dutzend neue Jet- und Helikopterpiloten auszubilden zu können. Mit der Anschaffung neuer Kampfflugzeuge steigt der Bedarf zusätzlich, weil diese ausschliesslich von Berufsmilitärpiloten geflogen werden. Der ideale Einstieg in den Pilotenberuf – zivil oder militärisch – bietet «Sphair», das bei der Luftwaffe angesiedelte Nachwuchsförderungsprogramm des Bundes. Damit 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.



50 Jahre | Les 50 ans d'AEROSUISSE

Meilensteine der Geschichte

1968: Gründungsversammlung am 22. Mai im Hotel Du Pont in Zürich mit 28 Teilnehmern: Theo Käslin, Vizepräsident des Aero Clubs der Schweiz, wird erster Präsident. Willy N. Frick wird als Vizepräsident und Sekretär gewählt.

1969: Der Chef des Eidgenössischen Militärdepartements, Bundesrat Gnägi, lehnt am 24. Januar den Vorschlag der AEROSUISSE ab, einen ständigen Vertreter für das Militärflugwesen in deren Vorstand zu delegieren; er möchte den Vorwurf vermeiden, das EMD benutze diesen als Instrument zur Durchsetzung seiner Interessen.

1976: Die 8. Generalversammlung von AEROSUISSE findet am 26. November erstmals nicht in Zürich, sondern auf dem Flugplatz Grenchen statt.

1981: Die 13. Generalversammlung bestimmt Willy N. Frick zum zweiten AEROSUISSE-Präsidenten, Dieter Neupert wird Vizepräsident und Sekretär.

1986: An der 18. Generalversammlung am 31. Oktober in Zürich fasst die AEROSUISSE eine Resolution zum Verbot des Bundesrats für Ultraleichtflugzeuge.

1987: Der Gesamtbundesrat bestätigt der AEROSUISSE am 25. März die Prüfung eines Beitrags der Schweiz zur Organisation INMARSAT; er bezweifelt allerdings deren Erwartungen, dass ein satellitengestütztes Navigationssystem für die Luftfahrt in absehbarer Zeit zum Tragen kommen werde.

1989: Bundesrat Adolf Ogi, Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements (EVED), empfängt Vertreter der AEROSUISSE am 11. Januar zu einer Aussprache.

1991: Die 23. Generalversammlung vom 29. November in Basel wählt KKdt zD Ernst C. Wyler zum dritten AEROSUISSE-Präsidenten, Pierre Moreillon als Vizepräsidenten. Kurt Howald wird neu Generalsekretär.

1992: Die Geschäftsstelle der AEROSUISSE wird an die Adresse des Centre Patronal in Bern verlegt.

1993: Das 25-Jahr-Jubiläum feiert die AEROSUISSE am 24. Juni mit einem Medienanlass



1968: Theo Käslin (1913-1997)



1981: Willy N. Frick (1926-1993)



1991 : Ernst C. Wyler (1924-2011)

Les étapes marquantes de son histoire

1968: Réunion de fondation avec 28 participants, le 22 mai, à l'Hôtel du Pont, Zurich. Theo Käslin, vice-président de l'Aéroclub de Suisse, en devient le premier président. Willy N. Frick est élu vice-président et secrétaire.

1969: Le 24 janvier, le conseiller fédéral Rudolf Gnägi, chef du Département militaire fédéral (DMF), rejette la proposition d'AEROSUISSE de déléguer un représentant permanent de l'aviation militaire au sein de son comité exécutif. Il veut ainsi éviter que le DMF soit soupçonné d'instrumentaliser AEROSUISSE afin de faire valoir ses intérêts.

1976: Pour la première fois, la 8e assemblée générale d'AEROSUISSE du 26 novembre n'a pas lieu à Zurich, mais à l'aéroport de Granges.

1981: La 13e assemblée générale désigne Willy N. Frick second Président d'AEROSUISSE, et Dieter Neupert, vice-président et secrétaire.

1986: Lors de la 18e assemblée générale du 31 octobre à Zurich, AEROSUISSE adopte une résolution concernant l'interdiction des avions ultra-légers formulée par le Conseil fédéral.

1987: Le 25 mars, le Conseil fédéral confirme à AEROSUISSE que la Suisse envisage d'adhérer à l'organisation INMARSAT, mais doute qu'un système de navigation par satellite pour l'aviation puisse être mis en place dans un avenir prévisible.

1989: Le 11 janvier, le Conseiller fédéral Adolf Ogi, chef du « Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie » reçoit des représentants d'AEROSUISSE pour un échange de vues.

1991: La 23e assemblée générale du 29 novembre, à Bâle, élit le cdtC Ernst C. Wyler troisième Président d'AEROSUISSE, et Pierre Moreillon, vice-président. Kurt Howald est nommé secrétaire général.

1992: Le bureau d'AEROSUISSE est transféré à l'adresse du Centre Patronal à Berne.

1993: AEROSUISSE fête ses 25 ans le 24 juin par un événement médiatique à l'aéroport de Berne-Belp. La Fédération présente son postulat en 10 points et sa feuille de route au profit de la politique aéronautique suisse.

auf dem Flughafen Bern-Belp; dabei stellt sie ihr 10-Punkte Programm und Leitbild als Beitrag zur schweizerischen Luftfahrtpolitik der Öffentlichkeit vor.

1994: An der 26. Generalversammlung vom 26. Oktober auf dem Flughafen Genf (Palexpo) übernimmt Pierre Moreillon das Präsidium, Bruno Dobler wird als Vizepräsident gewählt. Am Jahresende wechselt das Sekretariat der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt PGL zur AEROSUISSE und damit zu ihrem Sekretär Kurt Howald.

1996: Die 28. Generalversammlung findet am 16. September im Rahmen der Eröffnungsveranstaltung des in Thun stattfindenden IAOPA Weltkongresses statt.

1998: Am 17. März präsentiert die AEROSUISSE der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt ihre Broschüre zur Kostenwahrheit im schweizerischen Luftverkehr.

1999: Als PR-Instrument im Dienste der Mitglieder plant die AEROSUISSE im November das erste VADEMECUM mit Kennzahlen über die Schweizerische Luftfahrt im Jahre 1999.

2001: Anlässlich der 33. Generalversammlung am 8. November findet das erste «Forum der Luftfahrt» statt mit dem Thema «Beitrag des Bundes zur Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt».

2002: «Die Schweizerische Luftfahrtpolitik – Realität und Widersprüche aus der Sicht der Wirtschaft, der Politik und der Luftfahrt» lautet der Titel des zweiten «Forums der Luftfahrt» vom 16. August – bereits werden über 100 Teilnehmende gezählt.

2003: Die 35. Generalversammlung vom 19. September wählt Nationalrat Paul Kurrus zum fünften Präsidenten und Dieter Neupert zum zweiten Mal zum Vizepräsidenten. Zudem unterbreitet die AEROSUISSE Vorschläge für eine



1994 : Pierre Moreillon

1994: Lors de la 26e assemblée générale du 26 octobre à l'Aéroport de Genève (Palexpo), Pierre Moreillon prend la présidence et Bruno Dobler est élu vice-président. À la fin de l'année, le secrétariat du Groupe parlementaire Aviation GPA est confié à AEROSUISSE et ainsi, à son secrétaire général Kurt Howald.

1996: La 28e assemblée générale du 16 septembre a lieu à Thoune, dans le cadre de l'événement d'ouverture du Congrès mondial de l'International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA).

1998: Le 17 mars, AEROSUISSE présente sa brochure au Groupe parlementaire Aviation sur la réalité des coûts du transport aérien suisse.

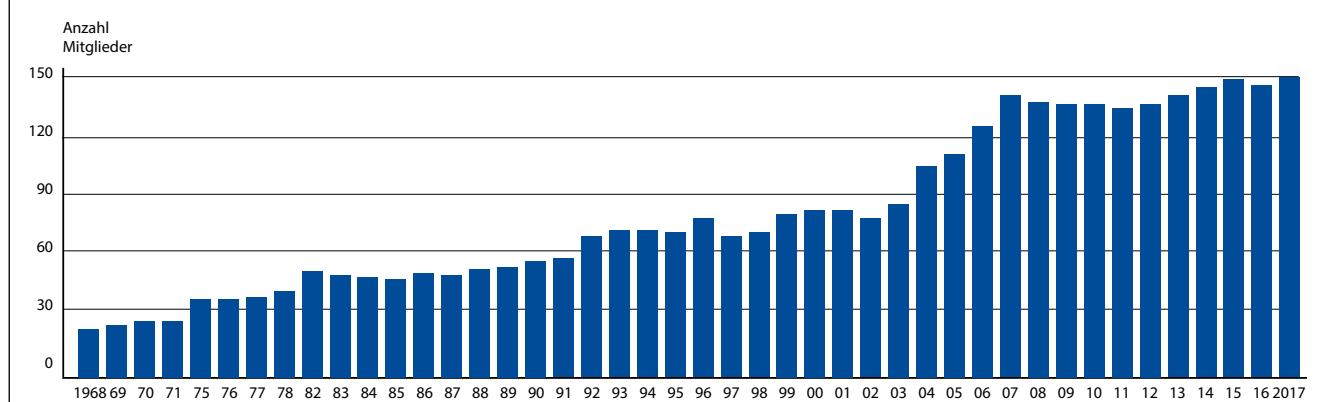
1999: En novembre, AEROSUISSE prépare son premier VADEMECUM avec des chiffres pertinents sur l'aviation suisse pour l'année 1999. Il s'agit d'un outil de relations publiques à la disposition de ses membres.

2001: À l'occasion de la 33e assemblée générale du 8 novembre, le premier Forum de l'aviation est organisé sur le thème de la «Contribution fédérale à la compétitivité de l'aviation suisse».

2002: «La politique aéronautique suisse – réalité et contradictions du point de vue de l'économie, de la politique et de l'aviation», tel est le titre du deuxième Forum de l'aviation du 16 août, auquel prennent part plus de 100 personnes.

2003: Le 19 septembre, la 35e assemblée générale élit le Conseiller national Paul Kurrus comme cinquième président et Dieter Neupert comme vice-président pour la deuxième fois. En outre, AEROSUISSE fait des propositions pour la création d'un groupe d'experts en «politique aéronautique», reposant sur le postulat de Paul Kurrus. Le thème du forum est «L'Etat et la fonction publique dans le transport aérien».

Mitgliederentwicklung | Le développement de l'adhésion 1968–2018





2005: Paul Kurrus überreicht Jean-Pierre Jobin den ersten AEROSUISSE AWARD.

2005: Paul Kurrus remet le premier AEROSUISSE AWARD à Jean-Pierre Jobin.

Expertengruppe «Luftfahrtpolitik», basierend auf dem Postulat von Paul Kurrus. Das Thema des Forums ist «Der Staat und der Service public in der Luftfahrt»

2004: Mit den am 14. Mai präsentierten «10 Thesen zur Schweizer Luftfahrtpolitik» legt der Dachverband die Vorstellungen der Luftfahrtbranche im Hinblick auf den vom Bundesrat am 10. Dezember 2004 verabschiedeten Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 dar. Der Dachverband lässt seinen Namen «AEROSUISSE» mit Wirkung ab 7. Juni im Schweizer Markenregister eintragen. Am 23. September findet das vierte Forum mit über 150 Teilnehmenden statt. Debattiert wird über «Wettbewerb in der Luftfahrt – bleibt die Sicherheit auf der Strecke?». Die erste Berufsbroschüre der AEROSUISSE «Welt der Aviatik – Berufe der Luft- und Raumfahrt» erscheint.

2005: An der 37. Generalversammlung vom 29. September wird der erste Jahresbericht für das Geschäftsjahr 2004 im neuen attraktiven Farbdruck präsentiert. Erstmals wird auch der AEROSUISSE AWARD verliehen. Am Forum stehen Innovationen der Luftfahrt im Mittelpunkt. Zudem publiziert die AEROSUISSE das Vadémécum mit allen relevanten Zahlen zur schweizerischen Luftfahrt für die Öffentlichkeit.

2006: Am Flughafen Zürich findet am 31. Mai der erste Schweizer Luftfahrtkongress, organisiert von Economiesuisse, AEROSUISSE und SIAA, statt. Ebenfalls wird die von BAZL und AEROSUISSE erstellte Studie «Volkswirtschaftliche Bedeutung Luftfahrtstandort Schweiz» vorgestellt. Die Teilnehmer der 38. Generalversammlung stimmen am 28. September der neuen Bezeichnung «Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt» zu. Am «Forum

2004: Avec les «10 thèses sur la politique aéronautique suisse» présentées le 14 mai, la Fédération présente les points de vue du secteur aéronautique concernant le rapport sur la politique aéronautique suisse 2004 qui sera adopté par le Conseil fédéral le 10 décembre 2004. La Fédération inscrit son nom «AEROSUISSE» au registre suisse des marques, avec effet au 7 juin. Le 23 septembre a lieu le quatrième Forum, avec plus de 150 participants – le débat a pour thème «Concurrence dans le transport aérien – la sécurité en pâtit-elle?». La première brochure métiers d'AEROSUISSE «Le monde de l'aviation – Les métiers de l'aéronautique et de l'aérospatiale» est publiée.

2005: Lors de la 37e assemblée générale du 29 septembre, le premier rapport annuel, portant sur l'exercice 2004, est présenté dans sa nouvelle version couleur attrayante. L'AEROSUISSE AWARD est également décerné pour la première fois. Le Forum se concentre sur les innovations dans le domaine de l'aviation. En outre, AEROSUISSE publie le Vadémécum avec tous les chiffres pertinents sur l'aviation suisse pour le public.

2006: Le premier congrès de l'aviation suisse, organisé par Economiesuisse, AEROSUISSE et la Swiss International Airport Association (SIAA), a lieu le 31 mai à l'aéroport de Zurich. L'étude «Importance économique de la place aérienne suisse», préparée par l'OFAC et AEROSUISSE, est également présentée. Le 28 septembre, les participants à la 38e assemblée générale approuvent la nouvelle désignation «Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses». Le «Forum de l'aéronautique et de l'aérospatiale» débat de «L'aviation en Suisse – les leçons des dernières années» (300 participants).

der Luft- und Raumfahrt» wird über «Luftfahrt in der Schweiz – die Lehren der letzten Jahre» diskutiert (300 Gäste).

2007: Das Thema am Forum nach der 39. Generalversammlung vom 27. September lautet «Perspektiven des Luftverkehrs – Risiken und Chancen».

2009: «Globale Wettbewerbsverzerrungen – Gefahr für die Schweizer Luftfahrt?» Die AEROSUISSE fordert am Forum nach der Generalversammlung vom 24. September gleich lange Spiesse für die Schweizer Luftfahrtbranche. In der Volksabstimmung vom 29. November wird der Artikel 86 der Bundesverfassung dahingehend geändert, dass Erlöse aus Mineralölsteuern zurück in die Luftfahrt fliessen können. Die AEROSUISSE hat diese Kampagne erfolgreich lanciert.

2011: Die Möglichkeit des zollfreien Einkaufs nach Ankunft der Flugreisenden auf Schweizer Flughäfen tritt nach Revision der gesetzlichen Grundlagen am 1. Juni in Kraft. AEROSUISSE hatte sich seit 2006 für eine zustimmende Behandlung der entsprechenden Motion durch Bundesrat und Parlament eingesetzt. Am 14. Oktober tritt mit Bundesrätin Doris Leuthard erstmals eine Vertreterin der Landesregierung an einer AEROSUISSE-Forumsveranstaltung auf; das Thema lautet «Nachhaltige Entwicklung der Schweizer Luftfahrt – Perspektive oder Illusion?» Über 350 Teilnehmende werden verzeichnet.

2007: Le Forum qui suit la 39e assemblée générale du 27 septembre a pour thème «Perspectives du transport aérien – risques et opportunités».

2009: «Distorsion de la concurrence mondiale – une menace pour l'aviation suisse?» Lors du Forum suivant l'assemblée générale du 24 septembre, AEROSUISSE exige que le secteur aérien puisse se battre à armes égales. Lors de l'initiative populaire du 29 novembre, l'article 86 de la Constitution fédérale est modifié pour que les recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales puissent être réinjectées dans l'aviation. AEROSUISSE a lancé avec succès cette campagne.

2011: La possibilité de faire des achats hors taxes après l'arrivée des passagers dans les aéroports suisses entre en vigueur le 1er juin, après révision des bases légales. AEROSUISSE préconise depuis 2006 l'approbation de la motion correspondante par le Conseil fédéral et le Parlement. Le 14 octobre, la conseillère fédérale Doris Leuthard est la première représentante du Conseil fédéral à participer à un forum d'AEROSUISSE sur le thème «Développement durable de l'aviation suisse – perspective ou illusion?». La manifestation attire plus de 350 participants.

2012: Kurt Howald prend sa retraite. Philip Kristensen devient le quatrième secrétaire général de la Fédération. La même année, l'étude Intraplan «Compétitivité de l'aviation civile

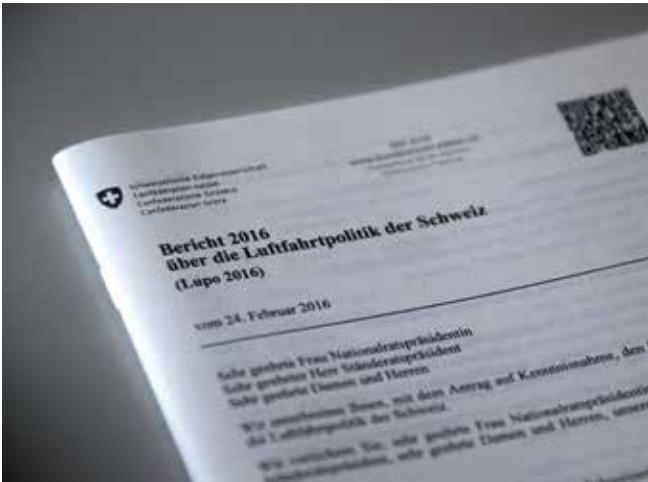
AEROSUISSE AWARD

Eine von AEROSUISSE eingesetzte Jury verleiht seit 2005 jährlich den AEROSUISSE AWARD an Personen oder Firmen, die sich für die schweizerische Luftfahrt verdienstvoll ein gesetzt haben. Chronik der Preisträger:

- 2005:** Jean-Pierre Jobin, Direktor Aéroport International Genève
- 2006:** Pilatus Flugzeugwerke AG
- 2007:** Bruno Bagnoud, Präsident Air Glaciers SA
- 2008:** Belegschaft der Swiss International Air Lines
- 2009:** Charles Riesen, ehemaliger Direktor Alpar AG
- 2010:** Claude Nicollier, Astronaut
- 2011:** Max Binder, Nationalrat und Präsident der PGLR
- 2012:** Heinz Leibundgut, Chef pilot Rega
- 2013:** Maxon Motor AG, Sachseln
- 2014:** FLARM-Entwickler Andrea Schlapbach, Urs Rothacher, Urban Mäder
- 2015:** Bertrand Piccard und André Borschberg, Solar Impulse
- 2016:** Société Coopérative de l'Aérodrome du Jura SCAJ
- 2017:** Patrouille Suisse

Un jury désigné par AEROSUISSE décerne chaque année depuis 2005 l'AEROSUISSE AWARD à des personnes ou des entreprises qui ont rendu des services exceptionnels à l'aviation suisse. Chronique des lauréats:

- 2005:** Jean-Pierre Jobin, directeur de l'Aéroport International Genève
- 2006:** Pilatus Flugzeugwerke AG
- 2007:** Bruno Bagnoud, président d'Air Glaciers SA
- 2008:** Toute l'équipe de Swiss International Air Lines
- 2009:** Charles Riesen, ancien directeur d'Alpar AG
- 2010:** Claude Nicollier, astronaute
- 2011:** Max Binder, Conseiller national et président du GPAA
- 2012:** Heinz Leibundgut, chef pilote de la Rega
- 2013:** Maxon Motor AG, Sachseln
- 2014:** Andrea Schlapbach, Urs Rothacher, Urban Mäder, fondateurs de FLARM
- 2015:** Bertrand Piccard et André Borschberg, Solar Impulse
- 2016:** Société Coopérative de l'Aérodrome du Jura SCAJ
- 2017:** Patrouille Suisse



2014: Luftfahrtpolitischer Bericht 2016

2014: Le Rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique (Lupo 2016).



2017: Thomas Hurter übernimmt das Präsidium von Paul Kurrus.

2017: Thomas Hurter succède à Paul Kurrus à la présidence.

2012: Für den in den Ruhestand getretenen Generalsekretär Kurt Howald übernimmt Philip Kristensen ab 1. Juli als vierter Generalsekretär die Geschäfte. Im selben Jahr erscheint auch die von BAZL und AEROSUISSE in Auftrag gegebene Intraplan-Studie «Wettbewerbsfähigkeit Schweizer Zivilluftfahrt».

2013: Mit Johann Schneider-Ammann spricht am 9. Oktober erneut ein Bundesrat zur vereinten Branche der schweizerischen Luft- und Raumfahrt. Das Thema lautet «Die Luftfahrt im Dienste der Volkswirtschaft – Herausforderungen und Chancen».

2014: Die von AEROSUISSE am 9. Juli präsentierten «Thesen zur Schweizer Luftfahrtpolitik» bilden eine massgebliche Grundlage für den neuen Luftfahrt politischen Bericht (Lupo), der am 25. Februar 2016 vom Bundesrat verabschiedet wird.

2015: Bundesrätin Doris Leuthard nimmt am Forum vom 15. Oktober ein zweites Mal Stellung, diesmal steht «Die Schweizer Luftfahrt politik 2015 – Weichenstellung für die nächste Dekade» im Zentrum. Eine Rekordbeteiligung von fast 450 Personen dankt es ihr.

2017: An der 49. Generalversammlung vom 20. Oktober wird Nationalrat Thomas Hurter zum sechsten AEROSUISSE-Präsidenten gewählt. Auch Bundesrat Johann Schneider-Ammann spricht ein zweites Mal zur Branche, das Thema lautet «Wachstumsmarkt Luftfahrt – eine Chance für die Schweiz».

2018: Wie alle Generalversammlungen der letzten zehn Jahre findet am 18. Mai die 50. Jubiläums-Generalversammlung der AEROSUISSE im Verkehrshaus Luzern statt. Sie wird von der Ausstellung «Die Schweiz fliegt» ideal umrahmt.

suisse», réalisée à l'instigation de l'OFAC et d'AEROSUISSE, est publiée.

2013: Le 9 octobre, un conseiller fédéral – Johann Schneider-Ammann – s'exprime de nouveau en faveur du regroupement des branches formant le secteur aéronautique et aérospatial suisse. Le thème est «L'aviation au service de l'économie – défis et opportunités».

2014: Les «Thèses sur la politique aéronautique suisse» présentées par AEROSUISSE le 9 juillet constituent une base décisive pour le nouveau rapport sur la politique aéronautique (Lupo), qui sera adopté par le Conseil fédéral le 25 février 2016.

2015: Le 15 octobre, la Conseillère fédérale Doris Leuthard s'adresse pour la deuxième fois aux participants du Forum, cette fois sur le thème «La politique aéronautique suisse à l'horizon 2015 – Tracer la voie à suivre pour la prochaine décennie». Grâce à son intervention, la manifestation enregistre un record de fréquentation avec près de 450 participants.

2017: Lors de la 49e assemblée générale du 20 octobre, le Conseiller national Thomas Hurter est élu sixième président d'AEROSUISSE. Le Conseiller fédéral Johann Schneider-Ammann s'adresse au secteur pour la deuxième fois, le sujet étant «Le marché en expansion de l'aérien – une opportunité pour la Suisse».

2018: Comme toutes les assemblées générales des 10 dernières années, l'assemblée générale du 50e anniversaire d'AEROSUISSE aura lieu le 18 mai au Musée suisse des transports de Lucerne. Elle se déroulera à point nommé en même temps que l'exposition «La Suisse en vol!».

Vorstand | Le comité de direction

Ausschuss | Comité exécutif



Thomas Hurter
Nationalrat,
Präsident



Dr. Dieter Neupert
Rechtsanwalt,
Vizepräsident



Alex Bristol
CEO Skyguide



Philippe Hauser
CEO AOPA



Claudio Lasagni
CEO Air Service
Basel GmbH



Div. Bernhard Müller
Kommandant
Luftwaffe



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



Stefan Tschudin
COO Flughafen
Zürich AG



Philip Kristensen
Geschäftsführer
Aviasuisse

Vorstand | Comité de direction



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



Stefan Becker
Leiter
Unternehmens-entwicklung Rega



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



Dr. Thomas Koller
Geschäftsführer Aviasuisse



Dr. Jürg Marx
Präsident Verband Schweizer Flugplätze



Andreas Meier
CEO Swiss Helicopter AG



Davide Pedrioli
Delegato cantonale aviazione civile



Willy Ruf
Senior VP Schweiz, DACH, Swissport 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



Paul Kurrus



Dr. Pierre Moreillon

Ehrenpräsidenten | Présidents 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

Thomas Hurter*

Präsident | Président

Dr. Dieter Neupert*

Vizepräsident | Vice-président
Business Aviation

Alex Bristol*

Flugsicherung | navigation aérienne

Philippe Hauser*

General Aviation | aviation générale

Claudio Lasagni* | Heinz Aebi | Markus Kälin

Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe |
avionneurs et entreprises d'entretien

Div. Bernhard Müller*

Luftwaffe | Forces aériennes

Jean-Pierre Tappy* | Andreas Meier | Jean-Marc Thévenaz

Kommerzielle Luftfahrt | aviation commerciale

Stefan Tschudin* | André Schneider | Matthias Suhr

Flughäfen | aéroports

Philip Kristensen*

Geschäftsleitung | secrétariat

Stefan Becker

Rettungsflugwesen | vols de sauvetage

Christian Boppart

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

Dr. Thomas Koller

Luftfahrtnutzer |
utilisateurs du transport aérien

Dr. Jürg Marx

Flugplätze | aérodromes

Davide Pedrioli

Region Südschweiz | région méridionale

Willy Ruf

Abfertigungsgesellschaften |
sociétés d'assistance au sol

Daniel Ruhier

Internationales | affaires internationales

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	BGI INSURANCE BROKERS	BGI Bertil Grimm AG Insurance Brokers, Zug
 Aero-Club der Schweiz, Luzern		 Board of Airline Representatives in Switzerland B.A.R., Zürich-Flughafen	
 Aéroport de Neuchâtel SA, Colombier		 Breitling SA, Grenchen	
 sion airport	Aéroport de Sion, Sion	 BTEE SA Environnement - Sécurité - Aéroportuaire / AIRTRACE, Genève	
 Les Eplatures Aéroport-Airport-Flughafen	Aéroport Régional Les Eplatures SA, La Chaux-de-Fonds	 cargologic	Cargologic AG, Zürich-Flughafen
 Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA, Lausanne		 CAT AVIATION	Cat Aviation AG, Zürich-Flughafen
 AFS all-financial-solutions gmbh, Lupfig		 Deecraft Cessna TEXtron AVIATION	Cessna Zurich Citation Service Center, Zürich-Flughafen
 Air-Espace Flight Academy, Colombier		 CGS Zürich • Genève • Basel	CGS Corporate Group Service AG, Zürich-Flughafen
 AAS Airline Assistance Switzerland AG, Zürich-Flughafen		 EIFFAGE CLEMESSY	Clemessy Switzerland AG, Basel
AIRNAV CONSULTING	AIRNAV CONSULTING, Zürich	 CLIN D'AILES	Clin d'Ailes – Musée de l'Aviation Militaire de Payerne, Payerne
 PEOPLE's BUSINESS AIRPORT	Airport Altenrhein AG, Altenrhein	 CUSTODIO	Custodio AG, Zürich-Flughafen
 AIRPORT-BUCHS AG Zentralschweiz LSZC	Airport Buochs AG, Buochs	 DASN AIR	Dasnair SA, Genève-Aéroport
 airservicebasel	Air Service Basel GmbH, Basel-Flughafen	 DC AVIATION SWITZERLAND	DC Aviation Switzerland AG, Glattbrugg
 ALBINATI AERONAUTICS	Albinati Aeronautics SA, Genève-Aéroport	 ddpConcepts	ddpConcepts GmbH, Ennetbürgen
 ALLJETS INAVATION EXPERTISE	AllJets AG, Kloten	 dnata	Dnata Switzerland AG, Kloten
 alpavation Flight & Training Center Bern	Alpavation, Bern	 DUFRY	Dufry International AG, Basel
 ALTRAN	Altran AG, Zürich	 easyJet	easyJet Switzerland SA, Genève-Aéroport
 AMAC AEROSPACE	AMAC Aerospace Switzerland AG, Basel	 E-Aviation	E-Aviation Swiss Sagl, Agno
 AOPA SWITZERLAND	AOPA Switzerland, Zürich	 ECOLE DE PARACHUTISME DE CHATEAU-D'OEX	Ecole de Parachutisme de Château-d'Oex Sàrl, Château-d'Oex
 AGAA ASSOCIATION GENEVOISE D'AVIATION D'AFFAIRES	Association Genevoise d'Aviation d'Affaires AGAA, Genève-Aéroport	 EFOS FLIGHT-CHARTER	EFOS Flight Charter AG, Kloten
 avex	Avex Aviation Experts AG, Wallisellen	 Engadin Airport	Engadin Airport, Samedan
 aviasuisse	Aviasuisse, Zürich	 EV UP	Erödöl-Vereinigung, Zürich
 SkyNews.ch	Aviation Media AG, Teufen ZH	 ERMINI	Ermini AG, Zürich
 AviMall Connecting Aviation Professionals	AviMall GmbH, Zürich	 EuroAirport® BASEL MULHOUSE FREIBURG	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
 AviSwiss	AviSwiss GmbH, Zollikon	 ExecuJet Europe AG	ExecuJet Europe AG, Zürich-Flughafen
 airberlin group	Belair Airlines AG, Glattbrugg	 FLIEGERSCHULE BIRR Feld	Fliegerschule Birrfeld AG, Birr-Lupfig

Mitglieder | Les membres

 FLUBAG	FLUBAG Flugbetriebs AG, Neudorf
 BERN AIRPORT	Flughafen Bern AG, Belp
 FLUGPLATZ DÜBENDORF	Flugplatz Dübendorf AG, Dübendorf
 FLUGHAFEN ZÜRICH	Flughafen Zürich AG, Zürich-Flughafen
 FLUGSCHULE BASEL	Flugschule Basel AG, Basel-Flughafen
 FLUGSCHULE EICHENBERGER AG	Flugschule Eichenberger AG, Buttswil
 FRANKE	Franke Industrie AG, Aarburg
 gategroup	Gate Group Holding, Zürich-Flughafen
 gatesocial.com	gatesocial.com, Altendorf
 General Aviation Genossenschaft Basel	General Aviation Genossenschaft Basel, Basel-Flughafen
 GENÈVE AÉROPORT	Genève Aéroport
 Germania	Germania Flug AG, Glattbrugg
 glausen+partner Luftfahrt	Glausen+Partner AG, Thun
 GLOBAL AEROSPACE	Global Aerospace Underwriting Managers Ltd., Zürich
 GCS safety solutions	Great Circle Services AG, Hildisrieden
 growWing	growWing of Switzerland GmbH, Hünenberg
 helvetic	Helvetic Airways AG, Wilen SZ
 HORIZON SWISS FLIGHT ACADEMY	Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Grenchen
 HUBER+SUHNER	Huber + Suhner AG, Pfäffikon
 IBC INSURANCE BROKING AND CONSULTING	IBC Insurance Broking & Consulting Zürich AG, Zürich
 IG AirCargo	IG AirCargo, Zürich-Flughafen
 IG BL	IG Berner Luftverkehr, Bern
 IG Flughafen Zürich	IG Flughafen Zürich, Zürich-Flughafen
 IG EUROAIRPORT Basel	IG EUROAIRPORT, Basel
 INGOLD AVIATION	Ingold Aviation LLC, Zürich
 ISS	ISS Facility Services AG, Zürich-Flughafen
 JAPAT AG	Japat AG/Novartis International AG, Basel
 JETAVIATION	Jet Aviation AG, Basel
 Ju-Air	Ju-Air, Dübendorf
 KESSLER	Kessler&Co AG, Zürich
 kopter	Kopter Group AG, Mollis
 Lantai	Lantai Textiles AG, Langenthal
 Legendair	Legendair Ltd., Beinwil am See
 LIGHTWING AIRCRAFT	Lightwing Aircraft AG, Stans
 Lufthansa Aviation Training	Lufthansa Aviation Training Switzerland, Zürich-Flughafen
 Lugano Airport	Lugano Airport SA, Agno
 MARITIME AEROSPACE	Maritime Aerospace AG, Staad
 MECAPLEX	Mecaplex AG, Grenchen
 meyer avocats	meyer avocats, Genève
 mfgt	Motorfluggruppe Thurgau, Lommis
 Motorflug-Veteranen des AeCS	Vétérans du vol à moteur de l'AeCS, Luzern
 My Sky	My Sky, Lausanne
 NOMAD AVIATION	NOMAD Aviation AG, Kloten
 NUANCE	The Nuance Group AG (Dufry Group), Glattbrugg
 PILATUS	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans
 Pratt & Whitney Aero Engines International GmbH	Pratt & Whitney Aero Engines International GmbH, Luzern
 premiumjet	Premium Jet AG, Zürich-Flughafen
 proventavia	Proventavia LLC, Schindellegi
 RABBIT-AIR	Rabbit-Air AG, Bachenbülach
 rega	Rega Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen
 Grenchen Airport	Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG, Grenchen
 RENZ & PARTNERS	Renz & Partners, Bern

Mitglieder | Les membres

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

Stimmen | Votes



«Die AEROSUISSE engagiert sich seit 50 Jahren mit Rat und Tat für die Schweizer Luft- und Raumfahrt – und gehört heute dank ihrer seriösen Arbeit zu den Verbänden, die im Bundeshaus Gehör finden. Ich bin überzeugt: Die Jubilarin wird für ihre Aufgabe weiterhin über die nötige Schubkraft verfügen. Alles Gute für die Zukunft!»

Doris Leuthard, Bundesrätin

«Depuis 50 ans, AEROSUISSE s'engage corps et âme en faveur de l'industrie aéronautique et spatiale suisse – grâce au sérieux dont elle fait preuve, elle figure aujourd'hui au rang des associations écoutées au Palais fédéral. Je suis persuadée que la cinquantenaire conservera l'élan nécessaire à son action. Tous mes vœux pour l'avenir!»

Doris Leuthard, Conseillère fédérale

«Die AEROSUISSE vertritt die Interessen aller Sparten der Aviatik. Das ist nötig, denn Luftfahrt ist ein wichtiger Pfeiler unserer Volkswirtschaft. Eine gute Anbindung zu den Metropolen der Welt ist für internationale Unternehmen ein entscheidender Faktor, sich hier niederzulassen. Dem müssen wir Sorge tragen. Rahmenbedingungen für nötige Entwicklungsschritte dürfen sich nicht weiter verschlechtern.»

Stephan Widrig, CEO Flughafen Zürich AG

«AEROSUISSE défend les intérêts de toutes les branches de l'aéronautique. À juste titre puisque l'aviation est un pilier important de notre économie. Des liaisons performantes avec les métropoles du monde sont un facteur d'implantation décisif pour les entreprises internationales. Gardons-le à l'esprit. Les conditions d'un futur développement – indispensable – ne doivent pas se détériorer davantage.»

Stephan Widrig, CEO de l'aéroport de Zurich



«Die Zunahme des Luftverkehrs ist eine gute Nachricht für die Wirtschaft, stellt jedoch grosse Herausforderungen für die Gesundheit und Umwelt dar. Die Aufgabe der Politik besteht darin, ein Gleichgewicht zu finden, das die Entwicklung des Wirtschaftswachstums ermöglicht und gleichzeitig die Bevölkerung, insbesondere die Anwohner von Flughäfen, schützt.»

Pierre Maudet, Staatsrat des Kantons Genf

«L'intensification du trafic aérien est une bonne nouvelle pour l'économie, mais crée des enjeux majeurs en termes de santé publique et d'environnement. Le rôle du politique est d'arriver à trouver un équilibre pour à la fois permettre la croissance économique de se développer, tout en préservant la population, notamment les riverains des aéroports.»

Pierre Maudet, Conseiller d'Etat de la République et canton de Genève



A E R O  S U I S S E

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

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

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