

AERO SUISSE



JAHRESBERICHT 2018
RAPPORT ANNUEL 2018
RESOCONTO ANNUO 2018



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 **150 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.

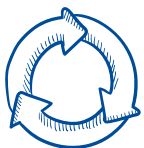
Die Bedeutung der Luftfahrt für die Schweizer Volkswirtschaft ist nicht zu unterschätzen. Mehr als 33 Milliarden Franken an Wertschöpfung, was **5,6 Prozent des Bruttoinlandproduktes** entspricht, sowie über 190 000 Arbeitsplätze stehen im Zusammenhang mit der Schweizer Luftfahrt. Die Luftfahrt verbindet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

Fondée en 1968 en qualité de fédération faitière, AEROSUISSE défend les intérêts de **l'aéronautique et de l'aérospatiale** suisses et veille à préserver leurs moyens d'existence. Elle exerce son influence sur la législation dans ces deux domaines.

AEROSUISSE met son expertise et son énergie au service de ses membres et agit en qualité **d'interlocuteur qualifié** auprès des instances politiques, des médias et du grand public. L'aéronautique et l'aérospatiale permettent à la Suisse de prendre part à l'économie mondiale. Le secteur fournit par ailleurs des prestations utiles et exhaustives pour l'industrie et la population. Pour garantir la pérennité de **la compétitivité nationale**, il s'appuie sur une main d'œuvre qualifiée, une approche ouverte des questions environnementales ainsi que sur des efforts de recherche novateurs et engagés.

AEROSUISSE regroupe aujourd'hui plus de **150 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.

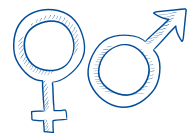


33 500 000 000 CHF

Wertschöpfung |
Valeur ajoutée

190 000

Arbeitsplätze | Emplois



Auf unserer Website 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 sur 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
Landesflughäfen	10	Aéroports nationaux
Flugplätze und Flugfelder	12	Aérodromes et champs d'aviation
Business Aviation	13	Aviation d'affaires
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. Generalversammlung	25	50e Assemblée générale
Vorstand	26	Comité de direction
Organigramm	27	Organigramme
Mitglieder	28	Membres
Stimmen	31	Votes

Herausgeber: AEROSUISSE, Redaktion: Aero Publications GmbH, Teufen ZH, Hansjörg Bürgi | Übersetzungen: Diane Müller-Tanqueray |
Layout: SeeDesign GmbH St.Gallen | Druck Rickli+Wyss AG, Bern
Fotos Inhalt: Hansjörg Bürgi (www.skynews.ch) (Seite 25)
Édition: AEROSUISSE | Rédaction: Aero Publications GmbH, Teufen ZH, Hansjörg Bürgi | Traductions: Diane Müller-Tanqueray |
Layout: SeeDesign GmbH St-Gall | Impression: Rickli+Wyss AG, Berne
Photos: Hansjörg Bürgi (www.skynews.ch), page 25)

Titelbild: 2018 hat die Schweizerische Rettungsflugwacht drei neue Bombardier Challenger 650 Rettungsjets in Betrieb genommen. (Foto: Rega)
Couverture: En 2018, la Garde aérienne suisse de sauvetage a mis en service trois nouveaux avions de sauvetage Bombardier Challenger 650 (Photo: Rega).
Rückseite: Der in nur elf Monaten 2018 erstellte neue Widebody-Hangar der Jet Aviation in Basel ist 8740 Quadratmeter gross. (Foto: Jet Aviation)
Verso: Le nouveau hangar pour gros porteurs de Jet Aviation à Bâle, construit en onze mois seulement, s'étend sur 8740 m². (Photo Jet Aviation)

Vorwort des Präsidenten



Thomas Hurter

«Die Schweizer Luftfahrt nimmt ihre Verantwortung wahr. Sie setzt neuste Technologien ein und engagiert sich für das weltweite Klimaabkommen CORSIA, das den CO₂-Ausstoss des Flugverkehrs massiv reduzieren wird.» **Thomas Hurter**

Liebe Leserinnen, liebe Leser

2018 war für die Schweizer Luft- und Raumfahrt ein Jahr mit Höhepunkten und Tiefschlägen. Der 4. August geht gar als «schwärzester Tag» in die jüngere Geschichte ein. Zwei Flugzeugabstürze löschten insgesamt 24 Menschenleben aus. Der tragische Unfall der Ju-52 hat in ganz Europa für Reaktionen gesorgt und stellt die Oldtimerfliegerei vor grosse Herausforderungen. Die AEROSUISSE setzt sich weiterhin dafür ein, dass faszinierende, historische Flugzeuge als «fliegendes Kulturgut» auch in Zukunft weite Kreise in der Schweizer Luftfahrt motivieren können.

Konsolidierung in der Airline-Industrie

Mit Belair Airlines, SkyWork Airlines und Privatair mussten gleich drei Schweizer Fluggesell-

schaften 2018 Konkurs anmelden. Die seit Jahren festzustellende – und auch notwendige – Konsolidierung der Airline-Branche in Europa macht auch vor der Schweiz nicht halt.

Neuer Passagierrekord: 58 Millionen

Doch es gibt auch Lichtblicke: Gegen 58 Millionen Passagiere haben 2018 die Schweizer Linienflughäfen benutzt, so viele wie noch nie zuvor. 2008 waren es rund 38 Millionen. Somit ist das Passagieraufkommen in der Schweiz in nur zehn Jahren – bei praktisch gleich vielen Flugbewegungen, aber dank verbesserter Auslastung der Flugzeuge – um 20 Millionen Fluggäste oder um mehr als 52 Prozent gewachsen! Im Moment zeichnet sich keine Abflachung dieses Wachstums ab. Doch die Infrastruktur der Schweizer Landesflughäfen stösst je länger je mehr an ihre Grenzen. Deshalb setzt sich die AEROSUISSE mit Nachdruck für eine leistungsfähige nationale Luftverkehrsinfrastruktur und wettbewerbsneutrale Rahmenbedingungen ein.

Dies gilt für die Landesflughäfen, aber auch für Regionalflugplätze. So sind auch Kantonsregierungen und Unternehmungen aus den Regionen gefordert.

Die Schweiz im Weltall

Auch die schweizerische Raumfahrtindustrie hat sich 2018 erfreulich entwickelt, etwa bei der ESA-Mission Plato, die mit substanzieller Schweizer Beteiligung extrasolare Planeten erforscht. Einen weiteren Höhepunkt stellt der Cheops-Satellit dar, der unter der Federführung der Universität Bern entwickelt wurde. Die AEROSUISSE ist überzeugt, dass der Nutzen der Raumfahrt stark an Bedeutung gewinnen wird und Technologien, die für den Weltraum entwickelt wurden, auf der Erde eingesetzt werden.

Spitzenstellung bei den Drohnen

Dank den Universitäten, der Flugsicherung Skyguide und dem Drohnen-Know-How vieler Firmen nimmt die Schweiz europaweit eine Spitzenstellung ein. 2019 wird nicht nur die längst erwartete Drohnen-Regulierung der EASA folgen, Skyguide wird als erste Flugsicherung Europas auch ein integriertes Drohnen-Management anbieten. Die AEROSUISSE setzt sich für die bessere Integration der Drohnen im Luftraum, aber auch für strikte Sanktionen bei Missbräuchen ein.

Herausforderungen für 2019

Für die AEROSUISSE steht auch 2019 die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz im Vordergrund. Die Diskussion für eine leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur muss frühzeitig beginnen. Gelingt es uns nicht, Fortschritte bei der Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur zu erzielen, riskieren wir den Verlust zentraler Standortvorteile für die Schweizer Volkswirtschaft, insbesondere die weltweite Anbindung.

Gleichzeitig misst die AEROSUISSE der Erhöhung der Flugsicherheit einen grossen Stellenwert zu. Viele Unfälle sind auf ungenügendes Training zurückzuführen. Des Weiteren wird uns die Diskussion um CO₂-Emissionen – insbesondere im Wahljahr 2019 – fordern. Der Tendenz, den Flugverkehr als den Klimasünder schlechthin abzustempeln, muss die AEROSUISSE entschieden entgegenreten. Die Schweizer Luftfahrt nimmt ihre Verantwortung wahr. Sie setzt neuste Technologien ein und engagiert sich für das weltweite Klimaabkommen CORSIA, das den CO₂-Ausstoss des Flugverkehrs massiv reduzieren wird.

Nationalrat Thomas Hurter, Präsident

Introduction du président

Chers lecteurs, chères lectrices

Le secteur aéronautique et spatial suisse a vécu une année 2018 contrastée, ponctuée de hauts et de bas. Avec ses deux accidents d'avion au cours desquels 24 personnes ont perdu la vie, le 4 août peut être considéré comme le «jour le plus noir» de l'histoire récente. Le crash tragique du Ju-52 a suscité des réactions dans toute l'Europe et soulève de sérieuses questions sur le sort des avions historiques. AEROSUISSE continue à croire que ces appareils légendaires, qui constituent un véritable héritage culturel volant, doivent continuer à inspirer de nombreux adeptes de l'aviation suisse.

Consolidation du transport aérien

Belair Airlines, SkyWork Airlines et Privatair : ces trois compagnies aériennes suisses ont dû déposer leur bilan en 2018. Observée depuis des années et d'ailleurs nécessaire, la consolidation du transport aérien en Europe ne s'arrête pas aux portes de la Suisse.

Nouveau record de passagers : 58 millions

Il y a heureusement aussi des coins de ciel bleu : en 2018, près de 58 millions de passagers ont fréquenté les aéroports suisses dévolus aux vols de ligne. Un record absolu ! En 2008, ce chiffre était d'environ 38 millions. Rien qu'en dix ans, le nombre de passagers a ainsi augmenté de plus de 52% en Suisse, soit 20 millions de passagers supplémentaires grâce à un meilleur remplissage des avions. Et le tout, à nombre de mouvements aériens presque constant. En revanche, l'infrastructure des aéroports nationaux suisses atteint rapidement ses limites. AEROSUISSE plaide donc haut et fort en faveur d'une infrastructure aéronautique nationale efficace et de conditions d'exercice qui ne compromettent pas sa compétitivité. Il en va des aéroports nationaux comme des aérodromes régionaux. Les gouvernements cantonaux et les entreprises régionales sont également appelés à contribution.

La Suisse dans l'espace

L'industrie spatiale suisse s'est elle aussi épanouie en 2018, notamment grâce à la mission PLATO de l'Agence spatiale européenne (ASE) qui bénéficie d'une importante contribution suisse pour mener des recherches sur les exoplanètes. Le télescope spatial CHEOPS, développé sous l'égide de l'Université de Berne, a constitué un autre point de mire. AEROSUISSE est persuadée que l'utilité de l'aérospatiale sera de plus en plus reconnue et que les technologies développées pour l'espace trouveront une utilisation terrestre.

Leader sur le marché des drones

Grâce à ses universités, aux services de la navigation aérienne de Skyguide et au savoir-faire de nombreuses entreprises, la Suisse est aujourd'hui l'un des leaders européens du marché. En 2019, Skyguide suivra de près la réglementation tant attendue de l'Agence européenne de

«L'aviation suisse assume ses responsabilités. Elle utilise les technologies les plus récentes et s'est engagée à respecter l'accord mondial sur le climat CORSIA qui réduira massivement les émissions de CO₂ du transport aérien.» **Thomas Hurter**

la sécurité aérienne (AESA) sur les drones. Le fournisseur de services de navigation aérienne sera en outre le premier en Europe à en proposer une gestion intégrée. AEROSUISSE souhaite une meilleure insertion des drones dans l'espace aérien, mais aussi des sanctions strictes en cas d'abus.

Les enjeux pour 2019

La compétitivité de la place aérienne suisse reste primordiale pour AEROSUISSE. Le débat sur l'efficacité de l'infrastructure aéronautique doit commencer tôt. Si nous ne parvenons pas à en faire progresser le développement, notre économie risque de perdre les avantages majeurs de notre localisation, en particulier notre connectivité mondiale.

AEROSUISSE attache également une grande importance au renforcement de la sécurité aérienne. De nombreux accidents sont dus à une formation inadéquate. Nous serons par ailleurs tenus en haleine, en cette année électorale, par le débat sur les émissions de CO₂. Enfin, la Fédération doit combattre avec ardeur l'opinion répandue selon laquelle le transport aérien serait, pour le climat, l'ennemi public n°1. L'aviation suisse assume ses responsabilités. Elle utilise les technologies les plus récentes et s'est engagée à respecter l'accord mondial sur le climat CORSIA qui réduira massivement les émissions de CO₂ du transport aérien.

Thomas Hurter, conseiller national, président

Schwerpunkte der Verbandsarbeit der AEROSUISSE

Das 50-Jahr-Jubiläum der AEROSUISSE bildete einen Schwerpunkt im 2018. Auch wenn kein grosses Fest organisiert wurde, fand die 50. Generalversammlung am 18. Mai – fast auf den Tag genau 50 Jahre nach der Gründung 1968 – im Verkehrshaus Luzern in würdigem Rahmen statt. Die kurz zuvor eröffnete Sonderausstellung «Die Schweiz fliegt» sorgte für das passende Ambiente. Präsident Thomas Hurter durfte unter den zahlreichen Gästen auch viele ehemalige Vorstandsmitglieder begrüssen. BAZL-Direktor Christian Hegner überbrachte in seiner Grussbotschaft die besten Wünsche des Bundes. Der AEROSUISSE-Award 2018 wurde im Rahmen der Jubiläums-GV an den schweizerischen Helikopterhersteller Kopter verliehen.

Neue VFAL dank AEROSUISSE

Dank grossem Einsatz der Kommission für Bildung, Forschung und Innovation (K-BFI) der AEROSUISSE konnte nach eineinhalb Jahren Revisionsarbeit die neue Verordnung über die Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt (VFAL) am 1. Januar 2019 in Kraft gesetzt werden. So konnte die bisherige Regelung bei der Dauer der Anstellungsverpflichtung oder bei der Differenzierung zwischen

er soll mit demjenigen von Strasse und Schiene abgestimmt werden.

Der Bundesrat betont immer wieder die grosse wirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt für die Schweiz – die AEROSUISSE fordert jetzt Taten: Der Bund muss für die Luftfahrt, ähnlich den Erweiterungsprojekten für das Nationalstrassennetz bis 2030 und dem Ausbauschritt 2035 (AS 2035) des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP), ein Entwicklungsprogramm für die Luftfahrtinfrastruktur mit einem Realisierungshorizont bis 2030 vorlegen.

Avistat – neue Lösungsansätze notwendig

Die AEROSUISSE unterstützt die Arbeiten an einer neuen Luftraum- und Infrastrukturstrategie des Bundes (Avistat). Mit Blick auf die Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen und der Flugsicherungsproblematik auf den Regionalflugplätzen braucht es neue Lösungsansätze. Die AEROSUISSE setzt sich dafür ein, dass Luftraum sicher und effizient bewirtschaftet wird. Eigenverantwortung und unternehmerische Freiheiten sind zu gewährleisten. Neue Technologien müssen einfacher zur Anwendung kommen und genutzt werden. Der AEROSUISSE ist wichtig, dass alle Sparten der Schweizer Aviatik bei Avistat miteinbezogen werden.

Der zweite Aviation Youth Congress
am 13. Oktober 2018 – die AEROSUISSE
wirkte als Co-Organisator – war mit
380 Teilnehmenden ein voller Erfolg.

schweizerischen und ausländischen Aspiranten verbessert werden. Der zweite Aviation Youth Congress am 13. Oktober 2018 – die AEROSUISSE wirkte als Co-Organisator – war mit 380 Teilnehmenden ein voller Erfolg.

Flughafen-Kapazitäten im Fokus

Mit der Begründung, dass die Kapazitätsfrage auf den Landesflughäfen nicht beantwortet wird, hat die AEROSUISSE die Vernehmlassungsvorlage des BAZL zum Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) abgelehnt. Damit werden auch die Vorgaben des Luftfahrtpolitischen Berichtes (Lupo) ignoriert. Nach Ansicht der AEROSUISSE muss der SIL-Konzeptteil die Grundlagen für eine nachfragegerechte Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur liefern. Zudem ist der Planungshorizont mit 2030 zu tief angesetzt,

Erfolgreich gegen Flugticketsteuer agiert

Ganz im Sinn der AEROSUISSE war die Ablehnung der Flugticketsteuer im Dezember 2018 im Nationalrat. Der Aufschub der Totalrevision des CO₂-Gesetzes kommt der Luftfahrt entgegen, da sie ab 2021 am weltweiten Kompensationssystem CORSIA teilnimmt. Da die Umweltdebatte im Ständerat wieder neu beginnt, wird sich AEROSUISSE weiterhin dafür einsetzen, dass es diesbezüglich zu keiner Dreifachbelastung (EU-ETS, CH-ETS und Flugticketsteuer) kommt. Ebenfalls ist klar, dass bei einer Verknüpfung der Handelssysteme die Luftfahrt nicht zweimal bezahlen muss.

Die Luftfahrt nimmt ihre Verantwortung wahr und setzt sich für eine weltweite Reduktion des CO₂-Ausstosses ein. Nur dies hilft dem Klima. Das von der ICAO beschlossene Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) wird die Luftfahrt ab 2020 für ihre wachstumsbedingten Emissionen eine Klimaschutzabgabe für jeden grenzüberschreitenden Flug kosten. Deshalb warnt die AEROSUISSE davor, der Luftfahrt, zusätzlich zu CORSIA, auch EU-ETS oder gar noch eine Schweizer Ticketsteuer aufzubürden.

Les actions prioritaires d'AEROSUISSE

Le 50e anniversaire d'AEROSUISSE a été le grand rendez-vous de l'année 2018. Bien qu'il n'ait pas donné lieu à une fastueuse célébration, il a tout de même été fêté dignement au Musée des transports à Lucerne – 50 ans jour pour jour après la création de la Fédération en 1968 – à l'occasion de la 50e Assemblée générale du 18 mai. L'exposition temporaire «La Suisse en vol!» qui venait d'ouvrir ses portes lui a offert un cadre idéal. Le président Thomas Hurter a accueilli de nombreux invités, dont plusieurs anciens membres du comité de direction. Christian Hegner, directeur de l'OFAC, a transmis à AEROSUISSE les meilleurs vœux de la Confédération dans son message de bienvenue. L'AEROSUISSE AWARD 2018 a été décerné à Kopter, constructeur suisse d'hélicoptères, lors de l'AG.

Une nouvelle Oafa grâce à AEROSUISSE

Grâce à la ténacité de la commission pour la formation, la recherche et l'innovation (C-FRI) d'AEROSUISSE, la nouvelle ordonnance sur les aides financières à la formation aéronautique (Oafa) est entrée en vigueur le 1er janvier 2019 au terme d'un an et demi de révision. Les anciennes dispositions concernant la durée de l'obligation d'embauche ou la différenciation opérée entre candidats suisses et étrangers ont ainsi été améliorées. Co-organisé par AEROSUISSE, le deuxième Aviation Youth Congress du 13 octobre 2018 a accueilli 380 participants et connu un grand succès.

Accent sur les capacités aéroportuaires

AEROSUISSE a rejeté le dossier de consultation de l'OFAC sur la partie infrastructure aéronautique (PSIA) au motif qu'il ne répondait pas à la problématique des capacités dans les aéroports nationaux et, par conséquent, ne tenait pas compte des exigences du rapport sur la politique aéronautique (Lupo). Selon la Fédération, la partie conceptuelle du PSIA doit constituer le fondement d'un développement de l'infrastructure aéronautique répondant à la demande du marché. En outre, l'horizon de planification 2030 est fixé trop bas : il devrait être coordonné avec celui du transport terrestre et ferroviaire. Le Conseil fédéral fait régulièrement allusion au poids économique du transport aérien pour la Suisse. AEROSUISSE appelle maintenant à l'action : à l'instar des projets d'extension du réseau routier national à l'horizon 2030 et de l'étape d'extension 2035 (EA 2035) du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES), la Confédération doit présenter un programme de développement de

l'infrastructure aéronautique dont la réalisation soit prévue pour 2030.

Avistrat : de nouvelles solutions s'imposent

AEROSUISSE soutient les travaux réalisés en faveur d'une nouvelle stratégie gouvernementale en matière d'espace aérien et d'infrastructure aéronautique (Avistrat). Toutefois, compte tenu des problèmes de capacités dans les aéroports nationaux et de la question du contrôle aérien dans les aéroports régionaux, de nouvelles approches sont nécessaires. AEROSUISSE



Co-organisé par AEROSUISSE, le deuxième Aviation Youth Congress du 13 octobre 2018 a accueilli 380 participants et connu un grand succès.

plaide pour une gestion sûre et efficace de l'espace aérien. La responsabilité personnelle et la liberté d'entreprendre doivent être garanties. Les nouvelles technologies doivent être plus faciles à appliquer et à utiliser. Il est important pour la Fédération que toutes les filières de l'aviation suisse soient mises à contribution au sein d'Avistrat.

Contre la taxe sur les billets d'avion

En droite ligne des visées d'AEROSUISSE, le Conseil national a rejeté la taxe sur les billets d'avion en décembre 2018. Le report de la révision totale de la loi sur le CO₂ profitera au transport aérien qui participera au système mondial de compensation CORSIA à partir de 2021. Le débat sur l'environnement au Conseil des États étant relancé, AEROSUISSE continuera à lutter contre une triple imposition (SEQE-EU, SEQE-CH et taxe sur les billets d'avion).

Le transport aérien assume ses responsabilités et s'engage pour une réduction des émissions de CO₂ à l'échelle mondiale. C'est la seule façon d'œuvrer en faveur du climat. Avec CORSIA, mécanisme de compensation et de réduction des émissions de carbone mis au point par l'OACI, le transport aérien s'acquittera à partir de 2020, pour chaque vol transfrontalier, d'une taxe de protection climatique sur les émissions liées à sa croissance. AEROSUISSE met donc en garde contre l'injonction d'un SEQE-UE ou même d'une taxe suisse sur les billets d'avion en plus de CORSIA.

Kommerzielle Luftfahrt



Jean-Pierre Tappy

Drei Schweizer Airlines weniger

Die Konsolidierung in der europäischen Airline-Industrie hat 2018 auch vor der Schweiz nicht Halt gemacht: Die durch den Konkurs ihrer deutschen Muttergesellschaft Air Berlin in ihrer Existenz bedrohte schweizerische Belair Airlines versuchte 2018 einen Neustart, der aber misslang. Belair musste genau ein Jahr nach Air Berlin, Mitte August 2018, den Konkurs anmelden. Nur wenige Tage später erlitt die Berner SkyWork Airlines dasselbe Schicksal. Dies bedeutete Ende August auch das Ende für den Linienflugverkehr ab dem Flughafen Bern. Anfangs Dezember meldete auch die Genfer Privatair Insolvenz an. Die 1977 als Petrolair gegründete Airline flog zuletzt nur noch im Auftrag Dritter.

Gutes Jahr für Swiss und EasyJet

Dagegen haben Swiss International Air Lines und EasyJet Switzerland 2018 neue Passagierrekorde erzielt: SWISS beförderte auf rund 145 000 Flügen knapp 18 Millionen Passagiere und übertraf den Rekord von 2017 um 6,2 Prozent. Die Auslastung konnte sie auf 83,4 Prozent steigern. Ab der Schweiz flogen 2018 rund 13,5 Millionen Passagiere mit EasyJet. Der Schweizer Markt trägt dabei erheblich zum Erfolg der EasyJet-Gruppe bei, mit der europaweit über 80 Millionen Fluggäste fliegen.

Nach dem Marktaustritt der drei insolventen Schweizer Fluggesellschaften existieren neben SWISS und EasyJet noch die Airlines Edelweiss Air, die Germania Flug AG, Helvetic Airways und Zimex Aviation. Letztere hat im Dezember 2018 eine 48-plätzig ATR-42 angeschafft, die

für den Bund und Charterflüge zum Einsatz kommt. Zudem feiert Zimex 2019 als älteste noch aktive Schweizer Fluggesellschaft ihr 50-Jahr-Jubiläum.

Fragen zu Klima und Kapazität

Für die Schweizer Fluggesellschaften ist die Lösung der Kapazitätsprobleme auf den Schweizer Landesflughäfen von höchster Bedeutung. Der «Verspätungssommer 2018» hat seine Spuren hinterlassen und für 2019 ist keine Verbesserung zu erwarten. Deshalb ist es für die AEROSUISSE unerlässlich, dass der Bundesrat die hohe wirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt – so wie im Luftfahrtpolitischen Bericht festgehalten – anerkennt und entsprechende Massnahmen einleitet. Beim Schienen- und Strassenverkehr scheinen die Probleme erkannt zu sein, beim Luftverkehr dagegen nicht.

Nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes im Nationalrat beginnen die Diskussionen um die Klimaabgaben 2019 wieder von vorne. Die AEROSUISSE wird weiterhin vehement dafür eintreten, dass schweizerische Fluggesellschaften nicht doppelt oder gar dreifach (mit einer Flugticketsteuer) belastet werden und so erhebliche Wettbewerbsnachteile erleiden.

EASA-Direktor bei der SHA

Anlässlich ihres 25-Jahr-Jubiläums durfte die Swiss Helicopter Association SHA am 24. Mai 2018 auf der Rega-Basis Interlaken EASA-Direktor Patrick Ky begrüßen. Allerdings dämpfte er die Hoffnungen der Mitglieder, welche sich von der EASA eine schlankere Regulierung erhoffen. Zu hoch sei die Unfallrate in Europa, wo sich jede Woche ein Helikopterunfall ereigne, argumentierte EASA-Direktor Ky. Immerhin stellte Patrick Ky eine medizinische Studie in Aussicht, welche in der laufenden Diskussion um die Altersgrenze 60 für Helipiloten eine entscheidende Rolle spielen dürfte. Die SHA hat für eine diesbezügliche Ausnahme gekämpft, welche der Schweiz bislang von der EASA gewährt wurde.

Intensives Jahr für Luftretter

Auch für die Luftrettung war 2018 ein intensives Jahr: Die Rega organisierte 17 124 Einsätze (+7,3%) und die Crews betreuten 11 579 Patienten (+7,3%). Die beiden Walliser Luftrettungsorganisationen waren ebenso aktiv: So halfen die Air Zermatt total 2424 und die Air Glaciers 1950 Menschen in Not. Im Dialog mit dem BAZL gilt es, neue Technologien zu erschliessen, um die Luftrettung als Service Public für die Schweiz weiter zu optimieren.

Für die Schweizer Fluggesellschaften
ist die Lösung der Kapazitätsprobleme
auf den Schweizer Landesflughäfen
von höchster Bedeutung.

Aviation commerciale

Trois compagnies aériennes suisses disparaissent

La consolidation de l'industrie européenne du transport aérien ne s'est pas arrêtée aux portes de la Suisse en 2018. Belair Airlines, dont l'existence était menacée par la faillite de sa société mère allemande Air Berlin, a tenté un nouveau départ qui s'est soldé par un échec. Juste un an après Air Berlin, Belair a dû déposer son bilan à la mi-août. La compagnie bernoise SkyWork Airlines a connu le même sort quelques jours plus tard. Fin août, le trafic aérien régulier au départ de l'aéroport de Berne a ainsi pris fin. Début décembre, Privatair de Genève s'est elle aussi déclarée insolvable. Fondée en 1977 sous le nom de Petrolair, la compagnie aérienne ne volait déjà plus que pour le compte de tiers.

Une bonne année pour Swiss et EasyJet

Swiss International Air Lines et EasyJet Switzerland, en revanche, ont établi de nouveaux records de passagers en 2018. Swiss transporté près de 18 millions de passagers sur près de 145 000 vols, dépassant de 6,2% son propre record de 2017. Le coefficient d'occupation a grimpé à 83,4%. En 2018, près de 13,5 millions de passagers ont voyagé avec EasyJet au départ de la Suisse. Le marché suisse contribue largement au succès du groupe EasyJet qui achemine plus de 80 millions de passagers dans toute l'Europe. Suite au retrait du marché des trois compagnies aériennes suisses insolubles, les compagnies aériennes opérant aux côtés de Swiss et EasyJet sont désormais Edelweiss Air, Germania Flug AG, Helvetic Airways et Zimex Aviation. Cette dernière a acheté en décembre un ATR-42 de 48 places qui sera utilisé par la Confédération et pour des vols affrétés. Zimex fêtera en 2019 son 50e anniversaire, ce qui en fait la plus ancienne compagnie aérienne suisse encore en activité.

Questions sur le climat et les capacités

La résolution des problèmes de capacité dans les aéroports nationaux suisses est d'une importance capitale pour les compagnies aériennes suisses. «L'été des retards 2018» a laissé sa marque et aucune amélioration n'est attendue pour 2019. Pour AEROSUISSE, il est donc indispensable que le Conseil fédéral reconnaisse le poids économique du transport aérien – comme il le mentionne dans le rapport sur la politique aéronautique – et prenne les mesures appropriées. Les problèmes semblent avoir été identifiés dans le transport ferroviaire et routier, mais pas dans le transport aérien. Suite au rejet de la loi sur le CO₂ par le

Conseil national, les débats 2019 sur les taxes climatiques sont revenus à la case départ. AEROSUISSE va continuer à plaider pour que les compagnies aériennes suisses ne soient pas taxées doublement, voire triplement (taxe sur les billets d'avion) et subissent ainsi une perte de compétitivité considérable.

Le directeur de l'AESA chez SHA

Le 24 mai 2018, à l'occasion de son 25e anniversaire, Swiss Helicopter Association SHA a accueilli Patrick Ky, directeur de l'AESA, sur la base de la Rega à Interlaken. Patrick Ky a toutefois refroidi les espoirs des membres qui souhaitent un allègement de la réglementation de l'AESA. Le directeur de l'Agence a pointé un taux d'accidents trop élevé en Europe, rappelant qu'un crash d'hélicoptère s'y produit chaque semaine. Patrick Ky a, en revanche, annoncé une étude médicale qui pourrait jouer un rôle décisif dans la discussion en cours sur la limite d'âge de 60 ans pour les pilotes d'hélicoptère. La SHA s'est battue pour obtenir une exception à cette règle, ce qui a jusqu'à présent été accordé à la Suisse par l'AESA.



Linienfluggesellschaften |
Compagnies aériennes
régulières

La résolution des problèmes de capacité
dans les aéroports nationaux suisses
est d'une importance capitale pour
les compagnies aériennes suisses.

Une année intense pour le sauvetage aérien

2018 a également été une année mouvementée pour le sauvetage aérien : la Rega a coordonné 17 124 missions (+7,3%) et ses équipes ont pris en charge 11 579 patients (+7,3%). Les deux organisations valaisannes de sauvetage aérien ont été, elles aussi, très sollicitées : Air Zermatt est venue en aide à 2424 personnes en détresse et Air Glaciers, à 1950. En concertation avec l'OFAC, il convient de développer de nouvelles technologies afin de poursuivre l'optimisation du sauvetage aérien en tant que service public pour la Suisse.

Landesflughäfen



Stefan Tschudin

Fünf Prozent mehr Passagiere

2018 wurden die Schweizer Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel von insgesamt 57,4 Millionen Passagieren benutzt. Das sind fünf Prozent mehr als im Vorjahr. Spitzenreiter ist der Flughafen Zürich mit 31,1 Millionen (plus 5,8 Prozent), der im Juli durchschnittlich über 100 000 Fluggäste pro Tag zählte. Der Genève Aéroport wickelte 17,7 Millionen ab (plus 1,9 Prozent), und der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg verzeichnete bei einem Plus von 8,7 Prozent total 8,6 Millionen Flugreisende. Dies hat nicht nur die Airports selbst, sondern auch die Abfertigungsgesellschaften gefordert.

Druck auf Betriebszeiten

Diese Zuwachsraten bringen die drei grossen Schweizer Airports zeitweise an ihre Kapazitätsgrenzen. Verschärft wurde diese Situation durch personelle Engpässe, Streiks der Fluglotsen im nahen Ausland sowie grossflächige Gewitter, wodurch die Pünktlichkeit auf ein historisches Tief fiel.

2018 wurden die Schweizer Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel von insgesamt 57,4 Millionen Passagieren benutzt.
Das sind fünf Prozent mehr als im Vorjahr.

Obwohl insbesondere der Flughafen Zürich schon heute über die strengste Nachtflugregelung unter vergleichbaren Flughäfen in Europa verfügt, drohen weitere einschneidende Verschärfungen an allen drei Landesflughäfen, welche die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts Schweiz sowohl für die Passagiere als auch für die Fracht und die Post empfindlich treffen würden. Die AEROSUISSE hat deshalb für die Landesflughäfen Mindestkapazitäten und Mindestbetriebszeiten beantragt und im Stakeholder Involvement zum Sachplan Verkehr den Teil Infrastruktur der Luftfahrt abgelehnt, weil darin das Thema Kapazitätsengpässe nicht behandelt wird und so die Vorgaben des Luftfahrtpolitischen Berichtes (Lupo) ignoriert werden.

Strategie 2030+ jetzt angehen

Die AEROSUISSE begrüsst die 2018 von «The

Boston Consulting Group» und der «Swiss-American Chamber of Commerce» erstellte Studie «Ökosystem Schweizer Luftfahrt – Blindflug nach 2030» ausdrücklich. Die darin geäusserte Forderung nach einer nationalen Luftfahrt-Strategie für den Zeitraum ab 2030 ist zu unterstützen. Bei gleichbleibenden Kapazitäten würden gemäss der Studie 2030 rund 24 Prozent der Nachfrage im Passagierverkehr und 19 Prozent beim Frachtverkehr nicht mehr bedient und keine neuen, für den Standort Schweiz wichtige Destinationen angeflogen werden können. Damit die Schweiz ihre Standortattraktivität, ihre wirtschaftliche, wissenschaftliche, kulturelle und politische Stärke nicht gefährdet, sondern in Zukunft gar ausbauen könne, müsse sie heute daran arbeiten, hält die Studie weiter fest.

Erstes SIL-Objektblatt für Genève Aéroport

Am 14. November 2018 hat der Bundesrat das Objektblatt des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) für den Flughafen Genf genehmigt. Damit erhält der Genfer Flughafen erstmals einen generellen Rahmen für den Betrieb und für die Entwicklung der Infrastruktur bis 2030. Dank eines neuen Mechanismus legt das Objektblatt auch Zielwerte für die Senkung der Lärmbelastung fest. Der Genève Aéroport begrüsst diesen Meilenstein, weil damit auch künftige Investitionen leichter realisiert werden können. Zudem hat der Genfer Flughafen mehr als 150 Millionen Franken investiert, wie etwa in die Anpassung der Infrastruktur und die Verbesserung der Sicherheitskontrollen.

Diskussion um Flughafengebühren

Die bestehende Flughafengebührenverordnung für Zürich und Genf trat 2012 in Kraft. Sie untersteht dem Primat des Kostendeckungsprinzips, wonach der Ertrag aus den Flughafengebühren unter Berücksichtigung einer angemessenen Verzinsung des investierten Kapitals die flugbetriebsrelevanten Kosten decken soll. Aufgrund des am 12. November 2018 vom BAZL präsentierten Vorschlages für ein neues Berechnungsmodell befürchten die Flughäfen Zürich und Genf wegen den negativen Konsequenzen auf ihre Investitionsfähigkeit die notwendigen Erweiterungen der Infrastruktur nicht mehr oder nicht mehr zeitgerecht vornehmen zu können. Neben den bestehenden Kapazitätsproblemen droht den Flughäfen dadurch zusätzlich noch ein Finanzierungsproblem. Für die AEROSUISSE als Dachverband ist es wichtig, dass nun eine für alle tragfähige Lösung gefunden wird.

Aéroports nationaux

5% de passagers en plus

En 2018, les aéroports suisses de Zurich, Genève et Bâle ont accueilli au total 57,4 millions de passagers, chiffre en augmentation de 5 % par rapport à l'année précédente. L'aéroport de Zurich est en tête avec 31,1 millions de passagers (+5,8 %), ce qui représentait une moyenne de plus de 100 000 passagers par jour en juillet. Genève Aéroport a accueilli 17,7 millions de passagers (+1,9 %), tandis que 8,6 millions ont utilisé l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg (+de 8,7 %).

Pression sur les horaires d'exploitation

À certains heures, ces taux de croissance poussent les trois grands aéroports suisses aux limites de leurs capacités. Cette situation a été exacerbée l'été dernier par des pénuries de personnel, des grèves de contrôleurs aériens dans les pays voisins et des orages de grande ampleur qui ont fait chuter la ponctualité à son plus bas niveau historique.

Bien que l'aéroport de Zurich, en particulier, dispose déjà des règles de vol de nuit les plus strictes en comparaison européenne, un durcissement des horaires d'exploitation menace les trois aéroports nationaux, ce qui affecterait sérieusement l'accessibilité de la place économique suisse en termes de voyageurs, de fret et de courrier. AEROSUISSE a donc revendiqué, pour les aéroports nationaux, la formulation d'objectifs contraignants de capacités et d'horaires et rejeté, lors de la consultation des parties prenantes au sujet du plan sectoriel transport, la partie infrastructure aéronautique au motif qu'elle n'aborde pas la problématique des limites de capacités et ne tient donc pas compte des objectifs fixés par le rapport sur la politique aéronautique (Lupo).

La Stratégie 2030+, c'est maintenant

AEROSUISSE se félicite expressément de l'étude 2018 du «Boston Consulting Group» et de la «Swiss-American Chamber of Commerce» intitulée «L'écosystème de l'aviation suisse – Vol sans visibilité après 2030». La nécessité d'une stratégie nationale de l'aviation au-delà de 2030 doit être reconnue et promue. Selon l'étude 2030, à capacités constantes, environ 24 % de la demande en trafic voyageurs et 19 % en trafic marchandises ne pourraient plus être satisfaits et aucune nouvelle destination importante pour notre place économique ne pourrait être desservie. Selon l'étude, pour que la Suisse ne mette pas en péril son attractivité et sa force économique, scientifique, culturelle et politique et qu'elle soit même en mesure de

les développer à l'avenir, elle doit y travailler dès aujourd'hui.

Première fiche de coordination du PSIA pour Genève Aéroport

Le 14 novembre 2018, le Conseil fédéral a approuvé la fiche de coordination du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'aéroport de Genève. C'est la première fois que l'Aéroport de Genève dispose d'un cadre général pour l'exploitation et le développement de ses infrastructures jusqu'en 2030. Grâce à un nouveau mécanisme, la fiche de coordination fixe également des valeurs cibles pour la réduction de son empreinte sonore. Genève Aéroport se réjouit de cette étape cruciale qui facilitera la réalisation des futurs investissements. L'aéroport de Genève a également investi plus de 150 millions de francs, notamment pour adapter son infrastructure et améliorer les contrôles de sûreté.

Débat sur les redevances aéroportuaires

L'ordonnance sur les redevances aéroportuaires en vigueur à Zurich et Genève est entrée en vigueur en 2012. Elle repose sur le principe de

En 2018, les aéroports suisses de Zurich, Genève et Bâle ont accueilli au total 57,4 millions de passagers, chiffre en augmentation de 5 % par rapport à l'année précédente.

la couverture des coûts en vertu duquel les recettes provenant des redevances aéroportuaires doivent couvrir les coûts liés aux opérations aériennes, compte tenu d'une rémunération appropriée du capital investi. Suite à la proposition du nouveau modèle de calcul présentée par l'OFAC le 12 novembre 2018, les aéroports de Zurich et de Genève craignent de ne plus être en mesure de réaliser à temps, voire plus du tout, les extensions d'infrastructure nécessaires en raison des conséquences négatives sur leur future capacité d'investissement. Outre les problèmes de capacités existants, cela pose un problème de financement supplémentaire pour les aéroports. À titre de Fédération faitière, AEROSUISSE estime qu'une solution viable pour toutes les parties doit impérativement être trouvée.

Flugplätze | Aérodromes



Jorge Pardo

Avistrat für Luft und Boden

Der Verband Schweizer Flugplätze (VSF) begrüsst die neue Luftraum- und Infrastrukturstrategie des Bundes (Avistrat) und streicht dabei hervor, dass es nicht nur um die Neuregelung des Luftraums geht, sondern eben auch um die Infrastruktur am Boden. Deshalb fordert der VSF einen Bestandesschutz für die bestehende Flugplatzinfrastruktur der Schweiz, was von der AEROSUISSE unterstützt wird. Konkret darf es beispielsweise zu keinen Pistenkürzungen kommen. Um Doppelspurigkeiten zu vermeiden, soll Avistrat mit der Neufassung des SIL-Konzeptteils sowie mit dem Nachfolgeprojekt für die Finanzierung der Flugsicherung auf den regionalen Flugplätzen koordiniert werden.

Regionen an- und einbinden

Im Weiteren setzt sich der VSF für einen verbesserten Zugang zur bestehenden Flugplatzinfrastruktur in der Luft und am Boden ein. Die Bedeutung der Anbindung der Regionen ist zu erkennen und zu fördern. Es muss im Interesse des Bundes und der entsprechenden Kantone sein, dass alle Regionen der Schweiz zu Land und in der Luft erreicht werden können. Insbesondere die Business Aviation ist auf die Regionalflugplätze angewiesen. Von den Kantonen erhofft sich die AEROSUISSE diesbezüglich ein grösseres Engagement für ihre Flugplätze. Zudem müssen der öffentliche und private Verkehr in der Luft und am Boden gleichberechtigt sein und gleichbehandelt werden.

Neue Technologien nutzen

Bestehende und in Aussicht stehende technologische Entwicklungen sind konsequent auch in der Schweiz zu fördern. Beispiele dafür sind neue Systeme zur Positionsbestimmung der Flugzeuge, Remote Towers oder Datalink. Dabei sollen die Betreiber der Luftfahrtinfrastruktur von der kostenintensiven Regulation entlastet werden. Die Anreize sind für das Gesamtsystem richtig zu setzen, etwa durch die Einführung einer «economic regulation».

Avistrat en vol et au sol

L'Association suisse des aérodromes (ASA) se félicite de la nouvelle stratégie de la Confédération suisse en matière d'espace aérien et d'infrastructure aéronautique (Avistrat) et souligne qu'il ne s'agit pas seulement de réorganiser l'espace aérien, mais également les infrastructures au sol. Soutenue par AEROSUISSE, l'ASA réclame donc une garantie des droits acquis pour l'infrastructure aéroportuaire existante. Concrètement, par exemple, aucune réduction de piste ne doit être envisagée. Afin d'éviter les redondances, Avistrat devrait être coordonné avec la nouvelle version de la partie conceptuelle du PSIA de même qu'avec le nouveau projet de financement du contrôle aérien dans les aérodromes régionaux.

Connecter et intégrer les régions

L'ASA plaide par ailleurs pour un meilleur accès à l'infrastructure aéroportuaire existante, en vol comme au sol. La nécessité de connecter les régions doit être reconnue et promue. Il est dans l'intérêt de la Confédération et des cantons concernés que toutes les régions de Suisse soient accessibles par voie terrestre et aérienne. L'aviation d'affaires a tout particulièrement besoin des aérodromes régionaux. AEROSUISSE espère que les cantons s'engageront davantage en faveur de leurs aérodromes. En outre, le trafic public et privé en vol et au sol doit bénéficier des mêmes droits et d'une égalité de traitement.

Utiliser les nouvelles technologies

Les développements technologiques existants et futurs en Suisse doivent également être encouragés de manière cohérente. Il en va ainsi des nouveaux systèmes pour déterminer la position des aéronefs, des Remote Towers ou de Datalink. L'objectif est de soulager financièrement les exploitants de l'infrastructure aéronautique confrontés à une réglementation coûteuse. Les incitations doivent être correctement définies pour l'ensemble du système, par exemple en introduisant une «réglementation économique».



58 000 000

Passagiere | Passagers

Business Aviation – Geschäftsluftfahrt | Business Aviation – Aviation d'affaires

Über 15 Milliarden Umsatz

Die schweizerische Business-Aviation-Industrie sichert rund 34 000 direkte und indirekte Arbeitsplätze und generierte 2017 direkt, indirekt und induziert einen Umsatz von rund 15 Milliarden Franken. 2018 wurden in der Schweiz 97 257 Flugbewegungen durch die Geschäftsluftfahrt verzeichnet (+1,3 Prozent). Mit Abstand die wichtigsten Flughäfen für die Business Aviation (BA) sind Genf und Zürich, häufiger werden auch Regionalflughäfen angeflogen.

Europäisches BA-Kompetenzzentrum

Mit der Einweihung des 8700 Quadratmeter grossen Grossehangars von Jet Aviation in Basel im November 2018 hat der EuroAirport seine führende Stellung als Kompetenzzentrum für die Wartung und VVIP-Kabinenausstattung für Business Jets in Europa weiter ausgebaut. Die Business Aviation, vertreten durch die AEROSUISSE-Mitglieder Jet Aviation, AMAC, Air Service Basel und Nomad, beschäftigt im Schweizer Sektor des EuroAirports über 2000 Mitarbeitende.

Empfindliche Slot-Probleme

Die Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen treffen die Business Aviation empfindlich. Gerade die grossen Wirtschaftszentren Zürich und Genf leiden unter der zunehmenden Verdrängung und werden dadurch geschwächt.

SIL-Objektblatt zu Dübendorf

Der vom BAZL geführte SIL-Koordinationsprozess wurde 2018 offiziell abgeschlossen. Die öffentliche Auflage des SIL-Objektblattes für Dübendorf ist am 18. Februar 2019 erfolgt. Parallel dazu hat die Flugplatz Dübendorf AG im Sommer 2018 die Projektierung der Hoch- und Tiefbauten gestartet. Das Umnutzungsgesuch soll unmittelbar nach dem bundesrätlichen Entscheid zum SIL-Objektblatt gegen Ende 2019 beim Bund eingereicht werden, was von der AEROSUISSE ausdrücklich begrüsst wird.

EBACE – Europas wichtigste BA-Fachmesse

Vom 29. bis 31. Mai 2018 fand die 18. Austragung der European Business Aviation Convention & Exhibition (EBACE) in Genf statt. Die grösste und wichtigste Fachmesse der Business Aviation in Europa, welche seit 2001 jährlich durchgeführt wird, bewegte sich mit 416 Aussteller aus 40 Nationen sowie über 12 500 Besucher in den drei Messetagen auf Vorjahresniveau. Neben den Schweizer BA-Dienstleistungsunternehmen war auch Pilatus mit dem PC-12 und dem PC-24 Businessjet vertreten.

Plus de 15 milliards de chiffre d'affaires

L'aviation d'affaires (AA) représente en Suisse environ 34 000 emplois directs et indirects et a généré des revenus directs, indirects et induits d'environ 15 milliards de francs en 2017. Le secteur affiche 97 257 mouvements aériens pour 2018 (+1,3%). Les aéroports de loin les plus importants pour l'aviation d'affaires sont Genève et Zurich, mais les aéroports régionaux sont également de plus en plus desservis.

Centre de compétence AA européen

Grâce à l'inauguration du hangar gros porteurs de 8700 m² de Jet Aviation à Bâle en novembre 2018, l'EuroAirport a encore renforcé sa position de leader parmi les centres de compétence pour la maintenance et l'équipement de cabine VVIP des avions d'affaires en Europe. L'aviation d'affaires, représentée chez AEROSUISSE par Jet Aviation, AMAC, Air Service Basel et Nomad, emploie plus de 2000 personnes dans le secteur suisse de l'EuroAirport.

Problèmes délicats de créneaux horaires

Les problèmes de capacités dans les aéroports nationaux frappent durement l'aviation d'affaires. La mise au ban des avions d'affaires est notamment de plus en plus fréquente dans les grands centres économiques de Zurich et de Genève, ce qui affaiblit ces derniers en conséquence.

Fiche du PSIA pour Dübendorf

Le processus de coordination du PSIA mené par l'OFAC s'est officiellement achevé en 2018. La mise à l'enquête de la fiche du PSIA pour Dübendorf a eu lieu le 18 février 2019. En parallèle, Flugplatz Dübendorf AG a commencé à planifier les travaux de génie civil à l'été 2018. La demande de réaffectation doit être soumise au Conseil fédéral immédiatement après la décision de ce dernier concernant la fiche du PSIA, fin 2019, ce dont AEROSUISSE se réjouit vivement.

EBACE – Le plus important salon européen

La 18e édition de l'European Business Aviation Convention & Exhibition (EBACE) s'est tenue à Genève du 29 au 31 mai 2018. Ce salon de l'aviation d'affaires – le plus grand et le plus important en Europe – se tient chaque année depuis 2001. Il s'est maintenu en 2018 au même niveau que l'année précédente avec 416 exposants venus de 40 pays et plus de 12 500 visiteurs sur les trois jours. Outre les sociétés de services AA suisses, Pilatus était également présent avec son PC-12 et le PC-24 Businessjet.



Dr. Dieter Neupert

Flugsicherung



Alex Bristol

Stärkeres Wachstum als erwartet

Der Flugverkehr ist in der Schweiz 2018 erneut stärker gewachsen als prognostiziert. Trotzdem hat die Schweizer Flugsicherung Skyguide die Sicherheits- und Pünktlichkeitsziele des europäischen Leistungsplans klar erreicht. Auch den Leistungsvertrag mit der Schweizer Luftwaffe hat Skyguide erneut vollumfänglich erfüllt. Die permanente Einsatzfähigkeit der Luftwaffe bedingt die Fähigkeit, für die Luftwaffe rund um die Uhr verfügbar zu sein: Das Projekt LP24 schreitet planmässig voran.

Transformationsprozess bei Skyguide

Wie viele andere Branchen macht auch der Aviatiksektor derzeit einen tiefgreifenden Wandel durch. Der stark zunehmende Flugverkehr und die Drohnen als neue Luftraumbenutzer, aber auch die fortschreitende Automatisierung und Digitalisierung erfordern eine kluge Unternehmensstrategie. Skyguide hat deshalb einen umfassenden Transformationsprozess angestossen, der das Unternehmen auch kulturell

drücklich begrüsst wird. 2019 wird die Schweizer Flugsicherung die erste in Europa sein, die ein integriertes Drohnen-Managementsystem anbieten kann.

Lösung für Regionalflugplätze?

Das für die Schweizer Luftfahrt wichtige Dossier «Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen» hat Skyguide, AEROSUISSE und den Verband Schweizer Flugplätze (VSF) auch 2018 intensiv beschäftigt. Die seit 2015 gemeinsam von BAZL, Skyguide und dem VSF organisierten intensiven Arbeiten zur Zukunft der Flugsicherung auf den regionalen Flugplätzen, kurz Projekt «ZuFlusi» genannt, haben Früchte getragen: Im Verlauf des Projekts wurde ein neues intelligentes Finanzierungsmodell von den Projektpartnern ausgearbeitet. Ab 2019 werden die Arbeiten in einem neuen Format weitergeführt. Da künftig das BAZL alleine die Führung des Dossiers der Finanzierung der Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen hat, liegt es in seiner Verantwortung, eine definitive und nachhaltige Lösung zu finden. Nebst den hilfreichen konzeptionellen Vorarbeiten im Projekt «ZuFlusi» kommt den betroffenen Flugplätzen auch die vom VSF initiierte und ab dem 1. Januar 2019 in Kraft gesetzte Rechtsgrundlage entgegen, welche eine Teilliberalisierung der lokalen Flugsicherung ermöglicht.

Unverständnis über Obergerichtsurteil

Urteile, wie jenes des Zürcher Obergerichts von Ende 2018 gegen einen Fluglotsen für einen Zwischenfall auf dem Flughafen Zürich im Jahr 2011, bei dem niemand zu Schaden kam, sind der Verbesserung der Sicherheit abträglich. Davon ist die AEROSUISSE überzeugt. Flugsicherungsunternehmen sind lernende Organisationen. Ihre Mitarbeitenden lernen aber nicht aus Büchern, sondern aus den Operationen. Alle Vorkommnisse müssen als Quelle von Learnings nutzbar gemacht werden. Dazu braucht es ein Sicherheitsmanagementsystem mit geeigneten Prozessen und ein Rechtssystem, das nach den international anerkannten Prinzipien der «Just Culture» agiert. Zu einer «Just Culture» gehört auch ein System, das die spontanen Fehlermeldungen nicht bestraft, sondern anerkennt. Fluglotsen sollen nicht befürchten müssen, dass sie jeder Fehler vor Gericht bringen könnte. Deshalb wünscht sich die AEROSUISSE mehr Rechtssicherheit, indem die strafrechtlichen Kompetenzen von den Kantonen hin zur Bundesanwaltschaft verschoben werden, wie das bei Piloten bereits der Fall ist.

Urteile, wie jenes des Zürcher Obergerichts von Ende 2018 gegen einen Fluglotsen für einen Zwischenfall auf dem Flughafen Zürich im Jahr 2011, bei dem niemand zu Schaden kam, sind der Verbesserung der Sicherheit abträglich.

verändern wird. Die Kundenbedürfnisse rücken dabei zunehmend in den Fokus. Das Herzstück der Unternehmensstrategie bildet das «Virtual Centre». Dabei handelt es sich um einen virtuellen Verbund von Flugsicherungseinheiten, die von verschiedenen Standorten aus operieren können. Bis spätestens 2024 sollen die Unternehmensarchitektur und die flexible technologische Plattform betriebsbereit sein.

Drohnen sicher integrieren

Eine augenscheinliche Veränderung ist die rasante Zunahme von Drohnenflügen. Skyguide entwickelt zusammen mit der Industrie und den Behörden ein Managementsystem, mit dem Drohnen sicher in den Luftraum integriert werden können, was von der AEROSUISSE aus-

Navigation aérienne

Une croissance plus forte que prévu

En 2018, le trafic aérien en Suisse a de nouveau augmenté plus vite que prévu. Néanmoins, le service de la navigation aérienne Skyguide a clairement atteint les objectifs de sécurité et de ponctualité fixés dans le plan de performance européen. Skyguide a une fois de plus pleinement rempli son contrat de prestations avec les Forces aériennes. Compte-tenu de la disponibilité permanente de l'armée de l'air, le contrôle aérien doit être opérationnel 24 heures sur 24. Le projet LP24 progresse comme prévu.

Processus de transformation chez Skyguide

Comme beaucoup d'autres industries, le secteur de l'aviation subit actuellement de profondes mutations. La forte augmentation du trafic aérien, la multiplication des drones – nouveaux usagers de l'espace aérien – ainsi que les progrès de l'automatisation et de la numérisation exigent une stratégie d'entreprise judicieuse. Skyguide a donc entamé un vaste processus de transformation qui modifiera également la culture de l'entreprise. Les exigences des clients sont de plus en plus au centre de ses préoccupations. Le «Virtual Center» est au cœur de la stratégie de l'entreprise. Il s'agit d'un réseau virtuel d'unités des services de navigation aérienne qui peuvent être opérationnels à partir de différents endroits. D'ici 2024 au plus tard, l'architecture d'entreprise et la plate-forme technologique flexible devraient être prêtes à fonctionner.

Intégrer les drones en toute sécurité

Un changement évident est l'augmentation rapide des vols de drones. En collaboration avec l'industrie et les autorités, Skyguide développe un système de gestion qui permettra d'intégrer les drones dans l'espace aérien en toute sécurité, ce dont AEROSUISSE se félicite expressément. En 2019, les services suisses de la navigation aérienne seront les premiers en Europe à proposer un système intégré de gestion des drones.

Solution pour les aérodromes régionaux?

En 2018, Skyguide, AEROSUISSE et l'Association suisse des aérodromes (ASA) ont continué à mettre l'accent sur le dossier des «Services de la navigation aérienne dans les aérodromes régionaux», essentiel pour l'aviation suisse. Le travail intensif sur l'avenir des services de la navigation aérienne dans les aérodromes régionaux, nommé projet «ZuFlusi», mené conjointement par l'OFAC, Skyguide et l'ASA depuis 2015, a porté ses fruits : au cours du projet, un

nouveau modèle de financement «intelligent» a été mis au point par les partenaires. À partir de 2019, les travaux se poursuivront dans un nouveau format. Étant donné qu'à l'avenir, l'OFAC sera seul responsable de la gestion du dossier relatif au financement des services de la navigation aérienne dans les aérodromes régionaux, il lui incombe de trouver une solution définitive et durable. Outre l'utile travail préparatoire conceptuel du projet «ZuFlusi», les aéroports concernés bénéficient également de la base juridique initiée par l'ASA, entrée en

Des jugements tels que celui du Tribunal cantonal de Zurich, fin 2018, contre un contrôleur aérien pour un incident survenu à l'aéroport de Zurich en 2011 au cours duquel personne n'a été blessé sont préjudiciables à l'amélioration de la sécurité.

vigueur le 1er janvier 2019, qui permettra une libéralisation partielle des services locaux de navigation aérienne.

Incompréhension au sujet de la décision de la Cour suprême

Des jugements tels que celui du Tribunal cantonal de Zurich, fin 2018, contre un contrôleur aérien pour un incident survenu à l'aéroport de Zurich en 2011 au cours duquel personne n'a été blessé sont préjudiciables à l'amélioration de la sécurité. AEROSUISSE en est convaincue. Tous les incidents doivent être exploités comme source d'apprentissage. Cela nécessite un système de gestion de la sécurité avec des processus appropriés et un système juridique qui fonctionne conformément aux principes internationalement reconnus de la «just culture». Une «just culture» comprend également un système qui ne punit pas mais reconnaît les messages d'erreur spontanés. Les contrôleurs aériens ne devraient pas avoir à craindre que chaque erreur puisse les mener devant les tribunaux. AEROSUISSE souhaite donc plus de sécurité juridique en transférant les compétences en matière de droit pénal des cantons au Ministère public de la Confédération, comme c'est déjà le cas pour les pilotes.



Flugplätze und Flughäfen |
Aérodromes et aéroports

Luft- und Raumfahrtindustrie



Claudio Lasagni

Erfolgreiche Hersteller und Zulieferer

Sowohl die Pilatus Flugzeugwerke AG wie auch grosse Ausrüstungsbetriebe haben ihre Produktion in der Schweiz und im angrenzenden Ausland durch den Bau von neuen Produktionshallen und -anlagen erhöht und die internationale Marktpräsenz gestärkt. Pilatus konnte 2018 die ersten Exemplare des neuen Super Versatile Jets PC-24 auf vier Kontinenten ausliefern. Die Kopter Group absolvierte mit dem dritten Prototyp ihres einmotorigen Mehrzweckhelikopters SH09 den Erstflug.

Airbus und Boeing beliefern

Neue Rekorde von Airbus und Boeing im Bau von Verkehrsflugzeugen im 2018 erfreuten nicht nur Flugzeugbauer, Triebwerkhersteller und Avionikproduzenten, sondern auch ihre

Unterhaltsgeschäft zu bestehen. Im Unterhalt von militärischem Fluggerät tätige Unternehmen berichten von einer Zunahme der Nachfrage, insbesondere in Europa. Generell ist festzustellen, dass neue Technologien wie Additive Manufacturing und Digitalisierung in den Werkstätten Einzug gehalten haben.

Besserung bei der Regulierungsdichte

Neue Strukturen, vereinfachte Gesetze und Prozesse gestalten die Welt der General Aviation (GA) etwas realistischer. Viele der neuen Gesetze und Regeln wurden 2018 ratifiziert. Wie gut diese in der Operation, im Unterhalt und bei der Wartung der Flugzeuge angekommen ist, wird sich in den nächsten Jahren zeigen, da auch die «New Basic Regulation» einen grossen Einfluss auf die gesamte Luftfahrtindustrie haben wird. Die AEROSUISSE hofft, dass die Vereinfachungen auch dazu führen, dass die Airline-Industrie davon profitieren kann. Trotzdem macht die hohe Regulierungsdichte der Schweizer Luft- und Raumfahrtindustrie nach wie vor zu schaffen, die AEROSUISSE bleibt diesbezüglich am Ball.

Preiserfall und Dumpingpreise machen
der Unterhaltsindustrie das Leben
schwer. Besonders hart betroffen sind
reine Unterhaltsbetriebe.

globalen Zulieferer, darunter diverse Schweizer Firmen. Dank innovativer Produkte und Prozesse, einwandfreier Qualität und hoher Termintreue waren sie auch 2018 international gefragt – trotz hohem Lohnniveau. Verschiedene neu eingegangene Offertanfragen und erfolgreich absolvierte Erstmusterprüfungen sind gute Indizien für künftige Serienlieferungen, aber auch für die behauptete Wettbewerbsfähigkeit und Marktposition. Im Hinblick auf die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge organisierten das Offsetbüro Bern, Swissmem/Swiss ASD und GRPM für die Schweizer Industrie mit jedem der fünf Anbieterkonsortien zwei Veranstaltungen.

Durchzogenes Jahr für Unterhaltsbetriebe

Preiserfall und Dumpingpreise machen der Unterhaltsindustrie das Leben schwer. Besonders hart betroffen sind reine Unterhaltsbetriebe, meist KMU, weniger stark grössere Betriebe, welche zusätzlich Completion oder Umbauten anbieten. Speziell war 2018 die Situation im Airliner-Unterhalt, wo SR Technics weiter reduziert hat. Die Tendenz der Hersteller, die Wertschöpfungskette komplett zu kontrollieren, schreitet mit grossen Schritten voran und erschwert es der unabhängigen Industrie, im

Raumfahrt «made in Switzerland»

Raumfahrt gewinnt für das Leben auf der Erde weiterhin stark an Bedeutung, davon ist die AEROSUISSE überzeugt – von Telekommunikation über Sicherheit und Navigation bis hin zum Wetterbericht sind Satellitendaten unabdingbar. Einen Höhepunkt bildete 2018 der Start der Merkur-Mission BepiColombo. Die Strukturen des dazugehörigen Mercury Planetary Orbiters stammen aus der Schweiz. Weitere Satellitenstrukturen «made in Switzerland» wurden 2018 ausgeliefert, um in den Orbit zu starten – zum Beispiel für den nächsten Mars Rover der ESA sowie auch für den Wettersatelliten MetOp-C. Zudem ging ein Grossauftrag an die Schweiz: Die ESA-Mission Plato wird mit substanzieller Schweizer Beteiligung extrasolare Planeten erforschen. Ein weiterer Höhepunkt war die Fertigstellung des Cheops-Satelliten, dessen wissenschaftliches Instrument an der Universität Bern entwickelt wurde.

Grosser Markt für kleine Trägerraketen

Neben dem traditionellen Geschäft mit grossen Trägerraketen gewann im vergangenen Jahr das Segment der sogenannten «Small Launchers» weiter an Fahrt. Hier ist beispielsweise RUAG Space der Markteintritt gelungen. RUAG liefert Module für Trägerraketen in verschiedensten Grössen – dank hoher Standardisierung mit geringeren Herstellungskosten.

Industrie aéronautique et aérospatiale

Des fabricants et fournisseurs performants

Pilatus Flugzeugwerke AG et les grands équipementiers ont augmenté leur production en Suisse et dans les pays voisins en construisant de nouveaux hangars et installations de production. Ils ont également renforcé leur présence sur le marché international : en 2018, Pilatus a livré de premières unités du nouveau PC-24 Super Versatile Jet dans quatre continents. Le Groupe Kopter a effectué son premier vol avec le troisième prototype de son hélicoptère monomoteur polyvalent SH09.

Livraisons pour d'Airbus et Boeing

Les nouveaux records établis par Airbus et Boeing dans la construction d'avions commerciaux en 2018 ont ravi non seulement les aviateurs, les motoristes et les fabricants de produits avioniques mais aussi leurs fournisseurs mondiaux, dont diverses entreprises suisses. Appréciables pour leurs produits et processus innovants, d'une qualité irréprochable, et pour leur respect des délais, les entreprises suisses ont également été demandées à l'échelle internationale en 2018, en dépit de leurs niveaux de salaires élevés.

Les différentes demandes de devis reçues et les contrôles probants effectués sur les premiers modèles présagent de futures livraisons en série ainsi que d'un positionnement et d'une compétitivité réaffirmés. En ce qui concerne l'acquisition de nouveaux avions de combat (NAC), le Bureau des affaires compensatoires de Berne, Swissmem / groupe spécialisé Swiss ASD et GRPM ont organisé deux manifestations pour l'industrie suisse.

Une année mitigée pour les sociétés de maintenance

L'érosion des prix et le dumping rendent la vie difficile à l'industrie de la maintenance. Les entreprises les plus touchées – essentiellement des PME – sont celles qui offrent uniquement des services de maintenance. Les plus grandes entreprises qui proposent en outre des services d'achèvement (Completion) ou de transformation sont moins exposées. La situation a été particulièrement tendue dans le domaine de la maintenance des avions de ligne, SR Technics ayant encore réduit la voilure. La tendance des fabricants à contrôler complètement la chaîne de valeur progresse rapidement et rend plus difficile la survie des entreprises de maintenance indépendantes. Les sociétés actives dans la maintenance d'avions militaires ont enregistré une augmentation de la demande, en particulier en Europe.

Amélioration concernant la densité réglementaire

De nouvelles structures, un cadre juridique et des processus simplifiés adoucissent un peu l'existence de l'aviation générale. Bon nombre de nouvelles lois et de nouveaux règlements ont été ratifiés en 2018. Au cours des prochaines années, on pourra se rendre compte de leur impact sur l'exploitation, l'entretien et la maintenance des avions car la «New Basic Regulation» aura également un impact majeur sur l'ensemble de l'industrie aéronautique. AEROSUISSE espère que les compagnies aériennes bénéficieront, elles aussi, des simplifications. Néanmoins, la densité réglementaire dans l'industrie aéronautique et spatiale suisse reste problématique ce qui contraint AEROSUISSE à rester sur le qui-vive.

Aérospatiale «made in Switzerland»

AEROSUISSE est convaincue de l'utilité de l'aérospatiale pour la vie terrestre : les données satellitaires sont indispensables aux télécommunications, à la sécurité, à la navigation ou encore aux bulletins météorologiques. Le lancement de la mission Mercury BepiColombo a été l'un des grands rendez-vous de l'année. Les structures de l'orbiteur planétaire MPO (Mercury Planetary Orbiter) ont été fabriquées en Suisse. D'autres structures de satellites «made in Switzerland» ont été livrées en 2018 pour des lancements en orbite, par exemple celui du prochain Mars Rover de l'ASE et du satellite météorologique MetOp-C. En outre, un important contrat a été attribué à la Suisse : la mission PLATO de l'ASE peut désormais tabler sur une importante contribution suisse pour mener des recherches sur les exoplanètes.

Un grand marché pour les petits lanceurs

Outre l'activité traditionnelle des grands lanceurs, le segment des «petits lanceurs» a continué de progresser l'année dernière. RUAG Space, en l'occurrence, a réussi son entrée sur le marché. RUAG fournit des modules pour lanceurs de différentes tailles, grâce à une forte standardisation et à des coûts de fabrication réduits.



L'érosion des prix et le dumping rendent la vie difficile à l'industrie de la maintenance.

Les entreprises les plus touchées – essentiellement des PME.

General Aviation



Philippe Hauser

Immer noch viele Luftraumverletzungen

Die Anzahl der gemeldeten Luftraumverletzungen hat 2018 etwas abgenommen, ist aber immer noch viel zu hoch. Mit der Gestaltung von sinnvollen Lufträumen und entsprechenden Benutzungsregeln soll eine Verbesserung erreicht werden. Zwei Versuche, den Zürcher Luftraum zu optimieren, sind bereits gescheitert. 2018 ist nun eine dritte, sehr umfangreiche Reorganisation unter BAZL-Leitung angelaufen, die von der AEROSUISSE und ihrer Partnerorganisationen im Sinne der General Aviation eng begleitet wird. Der Luftraum Golf steht für den Instrumentenflug nach wie vor nicht zur Verfügung. Die AEROSUISSE setzt sich dafür ein, dass dieser Missstand behoben und damit auch internationalen Standards entsprochen wird.

Reorganisation der Prüfungsexperten

Die als freie Mitarbeiter amtierenden Prüfungsexperten werden ab 2019 finanziell nicht mehr

dienst (VFSD), wonach der Funkverkehr ausschliesslich in Englisch stattfinden soll, hat Unmut ausgelöst, weil sie kommunikativ und auch operativ völlig misslungen ist. Den bei der Revision des Luftfahrtgesetzes LFG 1+ und den in der parlamentarischen Beratung geäusserten Forderungen wurde nicht nachgekommen. Das Resultat waren nachträgliche Verlängerungen und Ausnahmegewilligungen. Entsprechend wurde beim BAZL interveniert.

Bei Avistrat folgt die «Nagelprobe»

Das Projekt der Neuorganisation des Luftraums über der Schweiz (Avistrat) hat das BAZL vorangetrieben, erste Erkenntnisse und Ansprüche sind formuliert. Der nächste Schritt, die Definition einer Vision und daraus abgeleitet der Strategie, dürfte 2019 zur eigentlichen Nagelprobe in der Zusammenarbeit aller Luftraumteilnehmer werden. Die GA zählt hier weiterhin auf die volle Unterstützung der AEROSUISSE, was die Forderungen der Leicht- und Sportaviatik betrifft.

Das Projekt der Neuorganisation des Luftraums über der Schweiz (Avistrat) hat das BAZL vorangetrieben, erste Erkenntnisse und Ansprüche sind formuliert.

Grosse Nachfrage nach Drohnen

Drohnen etablieren sich weiter als effiziente und wirtschaftliche Helfer im Schweizer Luftraum. Der Schweizerische Verband ziviler Drohnen SVZD konnte 2018 seinen Mitgliederbestand von gut 500 auf über 800 Mitglieder erhöhen, darunter über 100 Firmen.

Info- und Marketingkampagne der GA

Seit 2018 ist bekannt, dass in den nächsten Jahren für die Schweizer Luftfahrt entscheidende Entwicklungen anstehen, so beispielsweise Avistrat. Deshalb haben die Verbände der Schweizer General Aviation mit der wertvollen Unterstützung der AEROSUISSE eine Info- und Marketingkampagne durchgeführt. Darin wird die grosse Bedeutung der Sparten der allgemeinen Luftfahrt (inklusive der Business Aviation) für die Schweiz herausgestrichen. Mit Factsheets wurden unter anderem die politischen Entscheidungsträger auf Bundesebene bedient. 2019 folgt eine Neuauflage der Kampagne.

durch das BAZL entschädigt. Zudem müssen sie die Aufwendungen zum Erhalt ihrer Prüfungsberechtigung selbst bezahlen. Die Aircraft Owners & Pilots Association AOPA hat deshalb eine eigene Sparte «Swiss Aviation Examiners» gegründet. Neben der finanziellen Abwicklung offeriert die AOPA auch einen zugeschnittenen Versicherungsschutz. Der Aero-Club der Schweiz bietet zudem ebenfalls treuhänderische Dienste für Examinier an, welche Mitglied des AeCS sind.

Unmut über VFSD-Einführung

Die Einführung der am 1. Januar 2019 in Kraft getretenen Verordnung für den Flugsicherungs-

Beliebte Hängegleiter

Das Hängegleiten erfreut sich nach wie vor grosser Beliebtheit. Zu den wichtigsten aktuellen Herausforderungen des Schweizerischen Hängegleiter-Verbands gehören der Erhalt der Start- und Landeplätze, der Umgang mit zusätzlichen Naturschutzbedürfnissen, die Minimierung der Unfälle, eine optimalere Unterstützung der wichtigen Freiwilligenarbeit sowie die Konstanz bei sportlichen Erfolgen.



39 640

Hängegleiter |
Pilotes de vol libre

Aviation générale

Encore bien des violations de l'espace aérien

Le nombre de violations de l'espace aérien signalées a légèrement diminué en 2018, mais il est encore beaucoup trop élevé. La conception d'espaces aériens pertinents et les règles d'utilisation correspondantes visent à améliorer cette situation. Deux tentatives d'optimisation de l'espace aérien zurichois ont déjà échoué. En 2018, une troisième réorganisation très importante a été lancée sous la direction de l'OFAC. Elle sera étroitement soutenue par AEROSUISSE et ses organisations partenaires, au bénéfice de l'aviation générale. L'espace aérien Golf n'est toujours pas disponible pour les vols aux instruments. AEROSUISSE plaide pour que cette situation soit corrigée et que les normes internationales soient ainsi respectées.

Réorganisation des experts d'examen

À partir de 2019, l'OFAC ne versera plus de compensation financière aux experts d'examen agissant en tant que collaborateurs indépendants. De plus, ils devront payer eux-mêmes les coûts liés à l'obtention de leur autorisation d'examineurs. C'est la raison pour laquelle l'Aircraft Owners & Pilots Association (AOPA) a créé sa propre division «Swiss Aviation Examiners». Outre le traitement financier, l'AOPA propose également des couvertures d'assurance sur mesure. L'Aéro-Club de Suisse offre, lui aussi, des services fiduciaires aux examinateurs membres de l'AéCS.

Mécontentement à l'égard de l'introduction de l'OSNA

L'introduction de l'Ordonnance sur le service de la navigation aérienne (OSNA), entrée en vigueur le 1er janvier 2019, qui stipule que le trafic radio doit se dérouler exclusivement en anglais, a provoqué un ressentiment parce qu'elle est complètement injustifiée sur le plan de la communication comme sur celui des opérations. Les exigences formulées lors de la révision de la loi sur l'aviation LA 1+ et des délibérations parlementaires n'ont pas été satisfaites, d'où des prorogations et dérogations. Nous sommes en conséquence intervenus auprès de l'OFAC.

L'épreuve de vérité s'annonce pour Avistrat

Le projet de réorganisation de l'espace aérien au-dessus de la Suisse (Avistrat) a été soutenu par l'OFAC. De premières conclusions et exigences ont été formulées. La prochaine étape – la définition d'une vision et la stratégie qui en découle – devrait être l'épreuve décisive en 2019 pour la coopération de tous les partici-

pants de l'espace aérien. L'aviation générale peut toujours compter sur le plein soutien d'AEROSUISSE concernant les exigences de l'aviation légère et de l'aviation sportive.

Forte demande de drones

Dans l'espace aérien suisse, les drones continuent de s'imposer comme des aides efficaces et économiques. En 2018, la Fédération suisse des drones civils (FSDC) a vu le nombre de ses membres passer de 500 à plus de 800, dont plus de 100 entreprises.

Campagne d'information et de marketing de l'aviation générale

On sait depuis 2018 que des développements décisifs pour l'aviation suisse tels qu'Avistrat sont imminents dans les prochaines années. C'est pourquoi les associations suisses de l'aviation générale ont mené une campagne d'information et de marketing avec le précieux soutien d'AEROSUISSE. La campagne souligne l'importance de l'aviation générale (y compris l'aviation d'affaires) pour la Suisse. Des fiches d'information ont été utilisées, entre autres, pour aider les décideurs politiques au niveau fédéral. Une nouvelle édition de la campagne suivra en 2019.

Le vol libre bien aimé

Le vol libre continue de jouir d'une grande popularité. Les principaux défis auxquels s'attelle actuellement la Fédération suisse de vol libre (FSVL) sont l'entretien des aires de décollage et d'atterrissage, les exigences supplémentaires en matière de protection de la nature, la réduction du nombre d'accidents, un meilleur soutien au travail bénévole important et la garantie d'un succès sportif constant.



Le projet de réorganisation de l'espace
aérien au-dessus de la Suisse (Avistrat)
a été soutenu par l'OFAC.
De premières conclusions et exigences
ont été formulées.



Philip Kristensen



11 240

Privat- und Berufspiloten |
Pilotes privés et professionnels

Drei gut besuchte PGLR-Anlässe

Die AEROSUISSE organisiert während den Sessions der eidgenössischen Räte für die Parlamentarische Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGLR) eine Veranstaltung zu einem aktuellen Thema. Präsiert wird diese Gruppe von Nationalrat Hans-Ueli Vogt. In der Frühjahrsession des Parlaments stand am 13. März 2018 die Zukunft der Luftwaffe im Fokus. Divisionär Bernhard Müller, Kommandant der Luftwaffe und gleichzeitig Vorstandsmitglied der AEROSUISSE, betonte die Wichtigkeit des Vorhabens «Air2030», damit die Schweiz über ein modernes System zur Verteidigung des Luftraums verfügt.

Anlässlich der Sommersession am 12. Juni 2018 war die Stärkung unserer Landesflughäfen das Thema. Matthias Suhr, Präsident der Swiss International Airports Association und Direktor des EuroAirports, sowie Stephan Widrig, Flughafendirektor in Zürich, sprachen vor den versammelten Parlamentariern und Gästen. Zentrale Botschaft: Damit unsere Landesflughäfen auch 2030 noch leistungsfähig sind und Schweizer Unternehmen mit wichtigen Zuliefer- und Absatzmärkten in aller Welt verbinden, muss die Politik jetzt die Weichen für eine nationale Luftfahrtinfrastruktur 2030 stellen. Das Thema Klimaziele und Luftverkehr wurde am 27. November 2018 behandelt. Diese Veranstaltung wurde zusammen mit den Parlamentarischen Gruppen «Klimaänderung» und «Klima und Luftverkehr» gemeinsam organisiert. Als Referenten traten Dr. Peter de Haan, ETHZ, Dr. Urs Ziegler, BAZL, und Professor Friedrich Thiessen, Universität Chemnitz, auf. Im Rahmen der anschliessenden Fragerunde wurde klar, dass eine Flugticketabgabe von rund 50 Franken keine Lenkungswirkung erzielen wird, sondern eine zusätzliche Steuer ist.

Swiss Aviation Day mit EASA-Direktor

Der diesjährige Swiss Aviation Day hat am 24. Mai 2018 in Biel stattgefunden. Höhepunkt war der Besuch von Patrick Ky, Direktor der EASA. Thema der Podiumsdiskussion mit ihm waren die neuen EASA Regulierungen und deren Auswirkungen auf die Schweizer Luftfahrt.

Einfluss auf BAZL-Gesetzgebungsarbeiten

Im Rahmen einer Vorstandssitzung diskutierte die AEROSUISSE mit BAZL-Vize-Direktor Marcel Zuckschwerdt die Verbesserung der Einbindung der Luftfahrt in die Rechtsetzungsarbeiten des BAZL. Hintergrund ist die Tatsache, dass viele Vorschläge der Luftfahrtbranche zu den ausformulierten Gesetzesvorschlägen nicht berücksichtigt wurden. Neu soll die Luftfahrtbranche bereits im Stadium der Erarbeitung des Normenkonzepts berücksichtigt werden. Auf diese Weise soll gewährleistet werden, dass sich die Luftfahrtbranche auf die wichtigen materiellen Fragen konzentrieren kann, insbesondere ob es überhaupt ein neues Gesetz oder eine Gesetzesrevision braucht.

Für Projekt «Air 2030»

Die AEROSUISSE unterstützt das Projekt «Air 2030» der Armee, welches den Ersatz der bestehenden Kampffjets und die Beschaffung einer bodengestützten Luftverteidigung (Bod-luv) in der Höhe von acht Milliarden Franken vorsieht. Für die AEROSUISSE gehört Sicherheit zu den Grundvoraussetzungen für ein Leben in Freiheit, Wohlstand und für einen funktionierenden Wirtschaftsstandort. Die Armee bleibt auch in Zukunft ein wichtiges und unverzichtbares Instrument der schweizerischen Sicherheitspolitik und der Verteidigung des Landes. Damit die Armee auch in Zukunft den in der Bundesverfassung festgelegten Verteidigungsauftrag erfüllen kann, braucht es neue Kampfflugzeuge und Systeme der bodengestützten Luftverteidigung.

Secrétariat

Trois manifestations largement suivies du GPAA

Le Groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale (GPAA) organise une manifestation sur un thème d'actualité lors des sessions ordinaires des chambres fédérales. Ce groupe est présidé par le Conseiller national Hans-Ueli Vogt. Lors de la session de printemps, le 13 mars 2018, le Parlement s'est penché sur l'avenir des Forces aériennes. Le divisionnaire Bernhard Müller, commandant des Forces aériennes suisses et membre de la direction d'AEROSUISSE, a souligné l'importance du projet «Air2030» visant à doter la Suisse d'un système moderne de défense aérienne.

Lors de la session d'été, le 12 juin 2018, le thème a été le renforcement de nos aéroports nationaux. Matthias Suhr, président de Swiss International Airports Association (SIAA) et directeur de l'EuroAirport, ainsi que Stephan Widrig, directeur de l'aéroport de Zurich, se sont adressés aux parlementaires et aux invités réunis. Voici la teneur de leur message: pour que nos aéroports nationaux soient performants en 2030 et que les entreprises suisses puissent se connecter aux principaux marchés d'approvisionnement et d'exportation dans le monde entier, les responsables politiques doivent poser dès maintenant les jalons d'une infrastructure aéronautique nationale 2030.

La question des objectifs climatiques et de l'aviation a été abordée le 27 novembre 2018. Cette manifestation a été organisée conjointement avec les intergroupes parlementaires «Changement climatique» et «Trafic aérien et climat». Peter de Haan de l'EPFZ, Urs Ziegler de l'OFAC et Friedrich Thiessen, professeur à l'Université de Chemnitz, figuraient parmi les orateurs. Au cours de la série de questions qui a suivi, il est apparu clairement qu'une taxe sur les billets d'avion d'environ 50 francs n'aurait aucun effet incitatif mais constituerait un fardeau supplémentaire.

Swiss Aviation Day avec le directeur de l'AESA

Le Swiss Aviation Day s'est déroulé à Bienne, le 24 mai 2018. L'évènement phare a été la visite de Patrick Ky, directeur de l'AESA. La table ronde à laquelle il participait a porté sur les nouveaux règlements de l'Agence et leur impact sur l'aviation suisse.

Influence sur le travail législatif de l'OFAC

Lors d'une réunion de son comité de direction, AEROSUISSE s'est entretenue avec Marcel Zuckschwerdt, vice-directeur de l'OFAC, d'une plus large participation des acteurs du secteur au travail législatif de l'Office fédéral. Le fait est qu'un grand nombre de propositions concernant des projets législatifs ne sont pas prises en compte. Le secteur doit être consulté dès la phase d'élaboration des normes envisagées. Il convient effectivement de veiller à ce que le secteur puisse se concentrer sur les questions matérielles importantes, en particulier celle de déterminer si une nouvelle loi ou une révision est bien nécessaire.

Soutien pour le programme «Air2030»

AEROSUISSE soutient la décision de planification qui prévoit le remplacement des avions de combat existants et l'acquisition d'un système de défense sol-air (Bodluf) pour un montant de 8 milliards de francs. Pour AEROSUISSE, la sécurité est l'une des conditions fondamentales de la liberté individuelle, de la prospérité d'un pays et de la fonctionnalité d'une place économique. L'armée restera un instrument important et indispensable de la politique de sécurité et de défense de la Suisse. De nouveaux avions de combat et systèmes de défense sol-air sont nécessaires pour que les forces armées puissent continuer à remplir leur mandat de défense inscrit dans la Constitution fédérale.



1036

Helikopterpiloten |
Pilotes d'hélicoptère

Genève Aéroport



Kommissionen



Dr. Peter Wild

Kommission für Bildung, Forschung und Innovation K-BFI

Nach eineinhalb Jahren Revisionsarbeit wurde die neue Verordnung über die Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt (VFAL) am 1. Januar 2019 eingeführt. Dies, nachdem die Kommission für Bildung, Forschung und Innovation (K-BFI) der AEROSUISSE stark auf eine neue Regelung gedrängt hat. Die neue Verordnung ist transparenter, klarer und hat diverse Unsicherheiten eliminiert. Zudem wird die Finanzhilfe zwischen Schweizern und ausländischen Aspiranten differenziert.

Im Sinne der Nachwuchsförderung und zur Gewinnung von mehr Piloten-Kandidaten hätte die AEROSUISSE einen Beitrag von 60 Prozent und eine Akzeptanz von 130 000 Franken für Ausbildungskosten (effektiv sind es jetzt 120 000) stark begrüsst. Dagegen sind bei den Fluglehrern die Bedingungen verbessert worden. So wird neu auch die CRI-Ausbildung unterstützt und die Restriktion beider Fluglehrern wird mit dem neuen «Beschäftigungsnachweis» anstelle einer Anstellung entschärft. Im Weiteren sieht die Regulation in Zukunft auch eine Unterstützung für Techniker (Luftfahrzeug-Instandhaltungspersonal) mit Ausweis «A» und für solche mit nationalen Ausweisen vor. Grundsätzlich kann die neue VFAL als «gut und praxisorientiert» bezeichnet werden. Die AEROSUISSE rechnet damit, dass die neue Verordnung dank weniger Restriktionen mehr jungen Leuten Unterstützung bietet.

Erfolgreicher zweiter Youth Congress

Im Sinne der Nachwuchsförderung hat die K-BFI in Zusammenarbeit mit ProAero am 13. Oktober 2018 den zweiten Aviation Youth Congress (AYC) durchgeführt. Wiederum konnten sich rund 20 Unternehmen aus der Schweizer Luft- und Raumfahrt dem Schweizer Nachwuchs präsentieren. Mit rund 380 Teilnehmern ist der Anlass um das doppelte gewachsen.

K-BFI in Konferenz Höhere Fachschule

In der Ausbildung «Pilot HF» ist die AEROSUISSE der Träger und bringt sich an der Konferenz Höhere Fachschule (K-HF) für die Akkreditierung und die konstante Optimierung der Ausbildung ein. Bisher wurde dies über den Vertreter der Skyguide (Vertretung HF für Fluglosen) durchgeführt, jedoch wird die K-BFI diesen Sitz wieder selber wahrnehmen.

Abschied von Alois Schneider

Schliesslich trat Alois Schneider als Ausbildungsdelegierter der K-BFI leider nach zehn

Jahren Tätigkeit im Sommer 2018 zurück. Er hat sehr viel für die Schweizer Luftfahrt geleistet. Die AEROSUISSE dankt Alois Schneider für seinen unermüdlichen und transparenten Einsatz zugunsten der Schweizer Aviatik.

Kommission Risiko-Management und Versicherungen K-RMV

Die AEROSUISSE bietet in ihrer Eigenschaft als Dachverband eine ideale Plattform, gemeinsame Herausforderungen anzusprechen und wo immer möglich Lösungen für die gesamte Branche mitzugestalten. Die K-RMV nahm sich zudem den Versicherungsanliegen einzelner Mitglieder an. Schwerpunkte bildeten Themen rund um Lizenzverlust bei Mitarbeitern und die luftverkehrsseitige Haftpflicht von Motorfahrzeugen. Mit Wirkung ab 1. Januar 2019 wurden diverse Reglementsänderungen «Prämientarif der Suva» in Kraft gesetzt. Die Änderungen bringen nebst Vereinfachungen und Präzisierungen vor allem Anpassungen bei den Prämienmodellen sowie dem internen Risikoausgleich. Die Luftfahrtbranche zählt beim Schweizer Unfallversicherer zu den kleineren Risikoklassen, welche nun statistisch konsolidiert worden sind. Die meisten Mitglieder der AEROSUISSE werden daher eine indirekte Besserstellung erfahren.

Kommission Internationales K-INT

Im Hinblick auf die 17. Sitzung des Gemischten Luftverkehrsausschusses Schweiz – EU vom 12. Dezember 2018 in Zürich führte das BAZL am St.Nikolaustag seine jährliche Informationssitzung mit den interessierten Spartenvertretern durch. Das für die Schweiz am 1. Februar 2019 anwendbare, vereinbarte Paket neuer europäischer Rechtsakte umfasst unter anderen auch die durch die EU-Verordnung 2018/401 geänderte Klassifizierung von Landebahnen. Letztere zeitigt jedoch betreffend Anflug-Minima auf «Nicht-Instrumentenlandebahnen» keine Neuerungen. Die von der AEROSUISSE eingesetzte Spezialarbeitsgruppe konnte ihren Auftrag, ein Verfahren zur Plausibilitätsprüfung von ICAO-Empfehlungen, deren Erfüllung vom BAZL in der Schweiz verlangt wird, noch nicht abschliessen. Das Bundesverwaltungsgericht hatte in seinem Entscheid von Mitte März 2018 die Verletzung des Gehörsanspruchs in einem BAZL-Verfahren über die Durchsetzung von ICAO-Empfehlungen gerügt. Der Entscheid unterstreicht die Ansicht der AEROSUISSE, dass die Rechtssicherheit und Transparenz der anwendbaren internationalen Normen zusammen mit dem BAZL verbessert werden muss.

Commissions

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

Après un an et demi de travail de révision, la nouvelle Ordonnance sur les aides financières à la formation aéronautique (OAFA) a été introduite le 1er janvier 2019. Ceci fait suite à la forte pression de la commission pour la formation, la recherche et l'innovation (C-FRI) d'AEROSUISSE en vue d'une nouvelle réglementation. La nouvelle ordonnance est plus transparente, plus claire et a éliminé diverses incertitudes. En outre, l'aide financière sera différenciée selon la nationalité des aspirants. AEROSUISSE aurait fortement apprécié une contribution de 60% et une acceptation de 130 000 francs au titre des frais de formation (le chiffre actuel est de 120 000 francs) afin de promouvoir de jeunes talents et d'attirer de nouveaux candidats pilotes. En revanche les conditions d'exercice des instructeurs de vol ont été améliorées. La formation CRI est désormais également soutenue et les restrictions imposées à tous les instructeurs de vol sont assouplies grâce au nouveau «certificat d'emploi» plutôt qu'un contrat de travail. À l'avenir, le règlement apportera également un soutien aux techniciens (personnel d'entretien des aéronefs) disposant d'une licence «A» et pour les titulaires de licences nationales. Globalement, la nouvelle OAFA peut être qualifiée de «performante et pragmatique». AEROSUISSE s'attend à ce que le nouveau règlement, moins restrictif, soit plus stimulant pour les jeunes.

Succès du deuxième Youth Congress

En collaboration avec ProAero, le C-FRI a organisé le 13 octobre 2018 le deuxième Aviation Youth Congress (AYC) visant à promouvoir les jeunes talents. Une vingtaine d'entreprises de l'industrie aéronautique et spatiale suisse ont cette fois encore pu se présenter à la jeune génération suisse. Accueillant près de 380 participants, l'événement a doublé de taille.

La C-FRI à la Conférence des écoles supérieures

AEROSUISSE est très impliquée dans la formation de «Pilote ES» et participe à la Conférence des écoles supérieures (C-ES) en vue de l'accréditation et de l'optimisation constante de la formation. Jusqu'à présent, cette tâche incombait au représentant de Skyguide (Représentant ES pour les contrôleurs aériens).

Adieu à Alois Schneider

En fin de compte, Alois Schneider a malheureusement démissionné l'été dernier de son poste

de délégué à la formation de la C-FRI au terme de dix ans de bons et loyaux services. AEROSUISSE tient à le remercier pour ses efforts sans relâche et sa transparence au bénéfice de l'aviation suisse.

Commission Gestion du risque et assurances C-GRA

En qualité de Fédération faitière, AEROSUISSE offre une plateforme idéale pour relever des défis communs et trouver, dès que faire se peut, des solutions utiles à l'ensemble de l'industrie. La C-GRA s'est également penchée sur les préoccupations de certains membres en matière d'assurances.

À compter du 1er janvier 2019, diverses modifications sont entrées en vigueur en ce qui concerne le «Tarif des primes de la Suva». Outre des simplifications et des clarifications, les changements entraînent principalement des ajustements aux modèles de primes et à la compensation interne des risques. Pour l'assureur accidents suisse, l'industrie aéronautique est l'une des classes de risque les plus petites à avoir été statistiquement consolidées. La plupart des membres d'AEROSUISSE peuvent donc escompter une amélioration indirecte.

Commission Affaires internationales C-INT

Dans la perspective de la 17e réunion du comité des transports aériens Communauté/Suisse du 12 décembre 2018 à Zurich, l'OFAC a tenu sa séance d'information annuelle le jour de la Saint-Nicolas avec des représentants des différentes branches. Le paquet convenu de nouvelles mesures législatives européennes applicables à la Suisse au 1er février 2019 comprend notamment la classification des pistes d'atterrissage telle que modifiée par le règlement 2018/401 de l'UE. Toutefois, cette dernière ne donne lieu à aucune innovation en ce qui concerne les minima d'approche sur les pistes autres qu'aux instruments.

Le groupe de travail spécial mis en place par AEROSUISSE n'a pas encore pu mener à bien son mandat consistant à créer une procédure permettant de tester la plausibilité des recommandations de l'OACI dont le respect est exigé par l'OFAC en Suisse. Dans sa décision de la mi-mars 2018, le Tribunal administratif fédéral a invoqué la violation du droit d'être entendu dans une procédure de l'OFAC concernant l'application des recommandations de l'OACI. Cette décision souligne le point de vue d'AEROSUISSE selon lequel la sécurité juridique et la transparence des normes internationales applicables doivent être améliorées en collaboration avec l'OFAC.



Daniel Gaus



Daniel Ruhier



Div. Bernhard Müller

2018 hat die erste Hornet-Pilotin
der Schweizer Luftwaffe die
Ausbildung erfolgreich abgeschlossen.

«Air2030» ist gestartet

2018 hat das Verteidigungsdepartement mit dem «Programm Air2030» festgelegt, welche Anforderungen die neuen Mittel zur Luftverteidigung zum Schutz der Bevölkerung vor Gefahren aus der Luft erfüllen müssen. Die Kriterien für die Evaluation neuer Kampfflugzeuge und des Systems zur bodengestützten Luftverteidigung grösserer Reichweite wurden bestimmt. Die AEROSUISSE unterstützt dieses Vorgehen, insbesondere auch im Hinblick auf die Kompensationsgeschäfte für die Schweizer Luft- und Raumfahrtindustrie.

Nicht mehr Fluglärm wegen LP24

Per 1. Januar 2019 hat die Schweizer Luftwaffe ihren Luftpolizeidienst erneut ausgeweitet, so sind nun zwei F/A-18 Hornet täglich von 6 bis 22 Uhr auf Pikett. In dieser Zeit finden über

90 Prozent des Flugverkehrs über der Schweiz statt. In diesem Zusammenhang sind Befürchtungen laut geworden, dass der Fluglärm in der Region Payerne zunehmen könnte. Die Luftwaffe hat aber aufgezeigt, dass nur wenige zusätzliche Flüge ausserhalb der Dienstzeiten notwendig sind. Ende 2020 folgt dann der Ausbau auf 24 Stunden Luftpolizeidienst (LP24) während 365 Tagen pro Jahr.

Erste Hornet-Pilotin im Einsatz

2018 hat die erste Hornet-Pilotin der Schweizer Luftwaffe die Ausbildung erfolgreich abgeschlossen. Zudem übernimmt 2019 erstmals eine Frau die Funktion Staffelkommandantin in einer Lufttransportstaffel. Die AEROSUISSE unterstützt explizit die Nachwuchsförderung auch für die Luftwaffe. Mit der Anschaffung neuer Kampfflugzeuge steigt der Pilotenbedarf, weil die neuen Jets dann ausschliesslich von Berufsmilitärpiloten geflogen werden. Der ideale Einstieg in den Pilotenberuf – zivil oder militärisch – bietet «Sphair», das bei der Luftwaffe angesiedelte Nachwuchsförderungsprogramm des Bundes.

«Air2030» a démarré

En 2018, le Département de la Défense a défini au moyen du «Programme Air2030» les exigences auxquelles les nouveaux moyens de défense aérienne doivent répondre pour protéger la population des menaces aériennes. Les critères d'évaluation des nouveaux avions de combat et du système de défense sol-air de longue portée ont été définis. AEROSUISSE soutient cette approche, notamment dans la perspective des affaires compensatoires pour l'industrie aéronautique et spatiale suisse.

Police aérienne 24/24: pas de nuisances sonores supplémentaires

Depuis le 1er janvier 2019, les Forces aériennes suisses ont de nouveau amplifié la mobilisation de la police de l'air: deux F/A-18 Hornets sont désormais en service tous les jours de 06h00 à 22h00. Pendant cette période, plus de 90% du trafic aérien s'effectue au-dessus de la Suisse. Dans ce contexte, des craintes ont été exprimées quant à une augmentation du bruit des avions dans la région de Payerne. Les Forces aériennes ont toutefois montré que seuls quelques vols supplémentaires sont nécessaires en dehors des heures de service. À la fin de l'année 2020, la police de l'air sera opérationnelle 24 heures sur 24, 365 jours par an.

Première femme pilote d'un Hornet

En 2018, la première femme des Forces aériennes suisses à piloter un Hornet a terminé avec succès son entraînement sur le F/A-18. Par ailleurs, 2019 verra pour la première fois une femme assumer la fonction de commandant d'escadrille dans un escadron de transport aérien. AEROSUISSE soutient aussi explicitement la promotion des jeunes talents pour les Forces aériennes. Avec l'acquisition de nouveaux avions de combat, le besoin de pilotes augmente car les nouveaux jets seront alors pilotés exclusivement par des pilotes militaires professionnels. «Sphair», le programme de promotion des jeunes talents de la Confédération rattaché aux Forces aériennes, est le moyen idéal pour accéder au métier de pilote civil ou militaire.

50. Generalversammlung 50e Assemblée générale



Der AEROSUISSE AWARD ging im Jubiläumsjahr an die Kopter Group AG (von links): AEROSUISSE-Präsident Thomas Hurter, Kopter-CEO Andreas Löwenstein und Award-Jury-Präsident Rudolf Gerber.

À l'occasion de son 50e anniversaire l'AEROSUISSE AWARD a été décerné au Kopter Group AG, (de gauche à droite) Thomas Hurter, président d'AEROSUISSE, Andreas Löwenstein, CEO de Kopter, et Rudolf Gerber, président du jury.



Der frühere BAZL-Direktor André Auer, der aktuelle BAZL-Direktor Christian Hegner und BAZL-Vizedirektor Roland Steiner genossen den Apéro gemeinsam.

André Auer, ancien directeur de l'OFAC, Christian Hegner, actuel directeur de l'OFAC, et Roland Steiner, vice-directeur de l'OFAC, à l'apéro.



Gut behütet von einem Gleiter (von links): Urs Hitz (Pro Aero), Ehrenmitglied Christian Tschudi, der frühere BAZL-Direktor Raymond Cron, Harry Bänninger von Swiss und Ursula Kurrus.

Bien protégé par un planeur: (de gauche à droite) Urs Hitz (Pro Aero), Christian Tschudi, membre d'honneur, Raymond Cron, ancien directeur de l'OFAC, Harry Bänninger de Swiss et Ursula Kurrus.



Swiss-CEO Thomas Klühr im Gespräch mit Bernhard Müller, Kommandant der Schweizer Luftwaffe.

Thomas Klühr, CEO de Swiss, en conversation avec Bernhard Müller, commandant des Forces aériennes suisses.

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

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



Andreas Meier
CEO Swiss
Helicopter AG



Jorge Pardo
Geschäftsführer
Verband
Schweizer
Flugplätze



Davide Pedrioli
Delegato
cantonale
aviazione civile



Willy Ruf
Senior VP
Schweiz,
DACH, Swiss-
port 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



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

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

Jorge Pardo

Flugplätze | aéroports

Davide Pedrioli

Region Südschweiz | région méridionale

Willy Ruf

Abfertigungsgesellschaften |
sociétés d'assistance au sol

Daniel Ruhier

Internationales | affaires internationales

Geschäftsführer Directeur

Philip Kristensen*

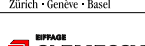
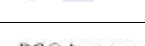
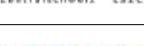
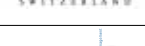
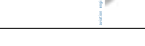
Kommunikation Communication

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 GmbH, Brugg AG		AvisSwiss GmbH, Zollikon
	ACR Switzerland, Zug		BGI Bertil Grimme AG Insurance Brokers, Zug
	ADF Innovation Consulting, Winterthur		Board of Airline Representatives in Switzerland B.A.R., Zürich-Flughafen
	Aero-Club der Schweiz, Luzern		Breitling SA, Grenchen
	Aéroport de Neuchâtel SA, Colombier		BTEE SA Environnement - Sécurité - Aéroportuaire / AIRTRACE, Genève
	Aéroport de Sion, Sion		Cargologic AG, Zürich-Flughafen
	Aéroport Régional Les Eplatures SA, La Chaux-de-Fonds		Cat Aviation AG, Zürich-Flughafen
	Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA, Lausanne		Cessna Zurich Citation Service Center, Zürich-Flughafen
	AFS all-financial-solutions gmbh, Lupfig		CGS Corporate Group Service AG, Zürich-Flughafen
	Air-Espace Flight Academy, Colombier		Clemessy Switzerland AG, Basel
	Airline Assistance Switzerland AG, Zürich-Flughafen		Clin d'Ailes - Musée de l'Aviation Militaire de Payerne, Payerne
	AIRNAV CONSULTING, Zürich		Custodio AG, Zürich-Flughafen
	Airport Altenrhein AG, Altenrhein		Dasnair SA, Genève-Aéroport
	Airport Buochs AG, Buochs		DC Aviation Switzerland AG, Glattbrugg
	Air Service Basel GmbH, Basel-Flughafen		ddpConcepts GmbH, Ennetbürgen
	Albinati Aeronautics SA, Genève-Aéroport		Dnata Switzerland AG, Kloten
	AllJets AG, Kloten		Dufrey International AG, Basel
	alpavation ag, Bern		easyJet Switzerland SA, Genève-Aéroport
	Altran AG, Zürich		E-Aviation Swiss Sagl, Agno
	AMAC Aerospace Switzerland AG, Basel		Ecole de Parachutisme de Château-d'Oex Sàrl, Château-d'Oex
	AOPA Switzerland, Zürich		EFOS Flight Charter AG, Kloten
	Association Genevoise d'Aviation d'Affaires AGAA, Genève-Aéroport		Engadin Airport, Samedan
	Avex Aviation Experts AG, Wallisellen		Erdöl-Vereinigung, Zürich
	Aviasuisse, Zürich		Ermini AG, Zürich
	Aviation Media AG, Teufen ZH		EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
	AviMail GmbH, Zürich		ExecuJet Europe AG, Zürich-Flughafen

Mitglieder | Les membres

	Fliegerschule Birrfeld AG, Birr-Lupfig		ISS Facility Services AG, Zürich-Flughafen
	FLUBAG Flugbetriebs AG, Neudorf		Japat AG, Basel
	Flughafen Bern AG, Belp		Jet Aviation AG, Basel
	Flugplatz Dübendorf AG, Dübendorf		Ju-Air, Dübendorf
	Flughafen Zürich AG, Zürich-Flughafen		Kessler & Co AG, Zürich
	Flugschule Basel AG, Basel-Flughafen		Kopter Group AG, Mollis
	Flugschule Eichenberger AG, Buttwil		Legendair Ltd., Beinwil am See
	Franke Industrie AG, Aarburg		Lightwing Aircraft AG, Stans
	Gate Group Holding, Zürich-Flughafen		Lufthansa Aviation Training Switzerland, Zürich-Flughafen
	gatesocial.com, Altendorf		Lugano Airport SA, Agno
	General Aviation Genossenschaft Basel, Basel-Flughafen		Maritime Aerospace AG, Staad
	Genève Aéroport		Mecaplex AG, Grenchen
	Germania Flug AG, Glattbrugg		Meyer Avocats, Genève
	Glausen+Partner AG, Thun		Motorfluggruppe Thurgau, Lommis
	Global Aerospace Underwriting Managers Ltd., Zürich		Motorflug-Veteranen des AeCS – Vétérans du vol à moteur de l'AéCS, Luzern
	Great Circle Services AG, Hildisrieden		NOMAD Aviation AG, Kloten
	groWing of Switzerland GmbH, Hünenberg		The Nuance Group AG (Dufry Group), Glattbrugg
	Helvetic Airways AG, Wilen SZ		Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans
	Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Grenchen		Pratt & Whitney Aero Engines International GmbH, Luzern
	Huber + Suhner AG, Pfäffikon		Premium Jet AG, Zürich-Flughafen
	IBC Insurance Broking & Consulting Zürich AG, Zürich		Proventavia LLC, Schindellegi
	IG AirCargo, Zürich-Flughafen		Rabbit-Air AG, Bachenbülach
	IG Berner Luftverkehr, Bern		Rega Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen
	IG Flughafen Zürich, Zürich-Flughafen		Regionalflygplatz Jura-Grenchen AG, Grenchen
	IG EUROAIRPORT, Basel		Renz & Partners, Bern
	Ingold Aviation LLC, Zürich		RUAG Schweiz AG, Emmen/Zürich

Mitglieder | Les membres

	Schellenberg Wittmer SA, Genève		TAG Aviation SA, Genève-Aéroport
	Schweizer Luftwaffe, Bern		TEKO Schweizerische Fachschule, Luzern
	Schweiz. Gletscherpiloten-Vereinigung SGPV – Association suisse des pilotes de glaciers ASPG, Luzern		Thommen Aircraft Equipment AG, Muttenz
	Schweiz. Hängegleiter-Verband – Fédération Suisse de Vol Libre, Zürich		Travcon Aviation Group, Oberuzwil
	Schweiz. Verband flugtechnischer Betriebe – Association suisse des entreprises aérotechniques, Basel		Mircea Tudor Scan Tech SA, Saint-Imier
	Schweiz. Verband ziviler Drohnen – Federation suisse des drones civils, Bern		Unidelta AG, Rapperswil
	Schweiz. Vereinigung für Flugwissenschaften – Association suisse des sciences aérotechniques, Zürich		Verband Schweizer Flugplätze – Association suisse des aérodromes, Zürich
	ShAir AG, Zürich		Verkehrshaus der Schweiz, Luzern
	Skyguide, Schweizerische AG für zivile und militärische Flugsicherung, Genf		Vulcanair SA, Vésenaz
	Sky Jet AG, Zürich-Flughafen		Wegier Andreas, Konflikt-Management, Mediation und Coaching, Hünibach
	Slot Coordination Switzerland, Zürich-Flughafen		Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg
	SPAS Seaplane Pilots Association Switzerland, Lutry		Zürich Versicherungsgesellschaft, Zürich
	SR Technics Switzerland AG, 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		
	Swiss Quality Broker Partner AG, Sargans		
		Einzelmitglieder	
		Paul Kurrus, Ehrenpräsident, Arlesheim	
		Dr. Pierre Moreillon, Ehrenpräsident, Lausanne	
		Kurt Howald, Ehrenmitglied, Muri b. Bern	
		Christian P. Tschudi, Ehrenmitglied, Rüschlikon	
		Fördermitglied	
		Bruno Dobler, Eglisau	

Stimmen | Votes



«Die AEROSUISSE vertritt die für unsere Wirtschaft und den Standort Schweiz wichtige schweizerische Luft- und Raumfahrt-Branche äusserst engagiert und effizient. Der Verband sorgt zudem dafür, dass seine Mitglieder über gut ausgebildete Fachkräfte verfügen, indem er sich für attraktive Aus- und Weiterbildungsangebote einsetzt.»

Guy Parmelin, Bundesrat

«AEROSUISSE représente avec engagement et efficacité l'industrie aéronautique et spatiale suisse, essentielle à notre économie et à la place économique suisse. La Fédération veille par ailleurs à ce que ses membres disposent d'un vivier de collaborateurs parfaitement opérationnels en promouvant des possibilités attrayantes de formation et de perfectionnement professionnel.»

Guy Parmelin, Conseiller fédéral

«Die Luftfahrt ist ein wichtiger Faktor für exportorientierte Länder wie die Schweiz, die auf die Herstellung von hochwertigen Produkten spezialisiert sind. Unsere Landesflughäfen stärken zudem die Standortattraktivität der Schweiz. Ziel muss sein, gute Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sie in einem sich stetig verändernden Umfeld mithalten können.»

Petra Gössi, Nationalrätin/SZ und FDP-Präsidentin



«Le transport aérien est un facteur important pour les pays exportateurs comme la Suisse qui se spécialisent dans la fabrication de produits de haute qualité. Nos aéroports nationaux renforcent également l'attractivité de la place économique suisse. L'objectif doit être de créer un cadre propice pour qu'ils restent compétitifs dans un environnement en constante évolution.»

Petra Gössi, Conseillère nationale / SZ et présidente du PLR



«Die AEROSUISSE ist für mich als Präsident der Swiss Helicopter Association (SHA) ein wichtiger Partner, wenn es darum geht, für Gebirgslandeplätze, Aussenlandungen und Förderung der Ausbildung von Helikopterpiloten zu kämpfen. Nur gemeinsam sind wir politisch stark genug, um der Luftfahrt eine Stimme zu geben, die sich im eidgenössischen Parlament, beim BAZL und bei der EASA in Köln Gehör verschafft.»

Martin Candinas, Nationalrat CVP/GR

«AEROSUISSE est pour moi, en tant que président de Swiss Helicopter association (SHA), un partenaire incontournable pour la défense des places d'atterrissage en montagne et en campagne ainsi que pour la formation des pilotes d'hélicoptère. Ce n'est qu'ensemble que nous serons politiquement assez forts pour donner à l'aviation une voix qui se fera entendre au Parlement fédéral, à l'OFAC et à l'AESA à Cologne.»

Martin Candinas, Conseiller national PDC/GR



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

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

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