

# AERO SUISSE



JAHRESBERICHT 2019  
RAPPORT ANNUEL 2019  
RESOCONTO ANNUO 2019

DACHVERBAND DER SCHWEIZERISCHEN  
LUFT- UND RAUMFAHRT  
FÉDÉRATION FAÏTIÈRE 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 rund **140 Firmen und Organisationen** an. Dazu zählen Linien- und Charterfluggesellschaften, die Business Aviation, Landes- und Regionalflughäfen, Flugplätze, Abfertigungsgesellschaften, Flugsicherung, Instandhaltungsbetriebe, Flugzeug- und Komponentenhersteller, die Luftwaffe, Firmen der Raumfahrtindustrie, Flugschulen, luftfahrtorientierte Dienstleistungsunternehmen 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 près de **140 entreprises et organisations**: compagnies aériennes de lignes et de charters, l'aviation d'affaires, aéroports nationaux et régionaux, aérodromes, sociétés d'assistance au sol, contrôle de la navigation aérienne, entreprises de maintenance, fabricants d'avions et de composants, les Forces aériennes, entreprises de l'industrie aérospatiale, écoles de pilotage, entreprises de services tournées vers l'aéronautique directement ou indirectement liées à l'aéronautique et à l'aérospatiale suisses.

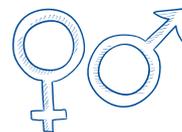
L'importance que revêtent l'aéronautique et l'aérospatiale pour l'économie suisse mérite d'être soulignée. Plus de 33 milliards de francs de valeur ajoutée, ce qui correspond à **5.6 % du PIB**, ainsi que plus de 190 000 emplois sont en corrélation avec le secteur aéronautique. L'aéronautique et l'aérospatiale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



**33 500 000 000 CHF**

Wertschöpfung |  
Valeur ajoutée

**190 000**  
Arbeitsplätze | Emplois



# INHALT | CONTENU

Vorwort des Präsidenten	<b>4</b>	Introduction du président
Schwerpunkte der Verbandsarbeit der AEROSUISSE	<b>6</b>	Principales réalisations d'AEROSUISSE
Kommerzielle Luftfahrt	<b>8</b>	Aviation commerciale
Landesflughäfen	<b>10</b>	Aéroports nationaux
Flugplätze	<b>12</b>	Aérodromes
General Aviation	<b>13</b>	Aviation générale
Business Aviation	<b>14</b>	Aviation d'affaires
Flugsicherung	<b>16</b>	Navigation aérienne
Luft- und Raumfahrtindustrie	<b>18</b>	Industrie aéronautique et aérospatiale
Geschäftsstelle	<b>20</b>	Secrétariat
Kommissionen	<b>22</b>	Commissions
Luftwaffe	<b>23</b>	Forces aériennes
51. Generalversammlung	<b>24</b>	51 <sup>e</sup> Assemblée générale
Vorstand	<b>26</b>	Comité de direction
Organigramm	<b>27</b>	Organigramme
Mitglieder	<b>28</b>	Membres
Stimmen	<b>31</b>	Votes

Herausgeber: AEROSUISSE, Redaktion: Aero Publications GmbH, Teufen ZH, Hansjörg Bürgi | Übersetzungen: Diane Müller-Tanqueray | Lektorat: Daniel Ruhier

Layout: SeeDesign GmbH St.Gallen | Druck Rickli+Wyss AG, Bern

Fotos Inhalt: Hansjörg Bürgi ([www.skynews.ch](http://www.skynews.ch)) (Seite 6, 11,14,15,17), ESA (18), VBS (23), Eugen Bürgler (24, 25)

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

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

Photos: Hansjörg Bürgi ([www.skynews.ch](http://www.skynews.ch)) (pages 6, 11,14,15,17), ESA (18), VBS (23), Eugen Bürgler (24, 25)

Titelbild: Über die Schweizer Flughäfen sind 2019 rund 60 Millionen Passagiere gereist. (Foto Flughafen Zürich AG)

Couverture: Environ 60 millions de passagers ont transité par les aéroports suisses en 2019. (Photo Flughafen Zürich AG)

Rückseite: Der Flughafen Genf feiert 2020 seinen 100. Geburtstag. Das Stimmungsbild aus den 1960er-Jahren zeigt eine Convair CV-440 Metropolitan vor dem damaligen Genfer Flughafengebäude. (Foto ETH Bildarchiv)

Verso: L'aéroport de Genève célèbrera son 100<sup>e</sup> anniversaire en 2020. La photo d'ambiance des années 1960 montre un Convair CV-440 Metropolitan devant l'ancien bâtiment de l'aéroport de Genève. (Photo d'archive EPF)

# Vorwort des Präsidenten



Thomas Hurter

## Liebe Leserinnen, liebe Leser

Der Wind hat gedreht. Hat in den vergangenen Jahren ein kräftiger Rückenwind der Schweizer Luftfahrt ein stabiles Wachstum beschert, so ist seit 2019 die gesamte Aviatik – abgesehen von der Raumfahrt – einem stetigen Gegenwind ausgesetzt. Angeheizt von der seit 2019 in den Vordergrund drängenden Klimadebatte, haben die nationalen Wahlen im Herbst zu einer Verschiebung der Mehrheiten im Parlament nach Links-Grün geführt. Was dies für die Luftfahrt bedeutet, haben die Debatten über die Flugticketabgabe im Stände- und Nationalrat gezeigt; diese neue Steuer scheint trotz unseres Widerstands leider mehrheitsfähig.

Die AEROSUISSE hat sich von Beginn an gegen solch nationale Massnahmen gewehrt, weil die Klimaherausforderung nur global gelöst werden kann. Mit der Einführung des seit 2019 weltweit greifenden Corsia-Systems ist der einzige

«Die AEROSUISSE hat sich von Beginn an gegen nationale Massnahmen gewehrt, weil die Klimaherausforderung nur global gelöst werden kann.» **Thomas Hurter**

richtige Schritt bereits getan. Dennoch hat der Bundesrat beschlossen, den Luftverkehr zusätzlich auch ins europäische CO<sub>2</sub>-Kompensationssystem EU-ETS einzubinden. Das führt zu einer doppelten Belastung für die Schweizer Airlines. Kommt die Ticketsteuer noch dazu, dann werden Schweizer Fluggesellschaften gleich dreimal zur Kasse gebeten für ihren bescheidenen Anteil von nur 0,6 Prozent am globalen Ausstoss von CO<sub>2</sub>-Emissionen der weltweiten Luftfahrt von 985 Millionen Tonnen. Diese Dreifachbelastung widerspricht klar dem bundesrätlichen Willen, die Luftfahrt bezüglich CO<sub>2</sub>-Emissionen keiner Mehrfachbelastung aus-

zusetzen und schadet der Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz massiv!

Immerhin konnte auch dank den Anstrengungen der AEROSUISSE bewirkt werden, dass wenigstens ein Teil der Einnahmen der Flugticketabgabe für Innovationen zurück in die Schweizer Luftfahrt fliessen soll, wenn diese Steuer dereinst im CO<sub>2</sub>-Gesetz verankert ist. Die AEROSUISSE kämpft dafür, dass auf die nur für die Business Aviation geplante «Allgemeine Abgabe Luftfahrt» verzichtet wird, da diese das Ende für die Business Aviation in der Schweiz sein könnte und den Wirtschaftsstandort Schweiz zusätzlich schwächt.

Obwohl die Massenmedien den Klima-Hype zusätzlich anheizten, sind 2019 mehr Personen in der Schweiz in ein Flugzeug gestiegen als jemals zuvor. Die drei Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel verzeichneten 2019 alle neue Passagierrekorde, total reisten über 58,5 Millionen Fluggäste über die drei Airports, was einem Wachstum von zwei Prozent entspricht. Die Schweizer Airlines Swiss und EasyJet beförderten rund 34 Millionen Passagiere, ein Plus von rund fünf Prozent!

Das Wachstum beschränkt sich aber nur auf die Landesflughäfen. Ende 2019 gab es nur noch eine einzige Linienflugverbindung ab einem schweizerischen Regionalflugplatz, nämlich jene von St.Gallen-Altenrhein nach Wien. Lugano und Bern werden von keiner Airline mehr regelmässig angefliegen. Die Regionalflugplätze stehen unter grossem Druck, weil ihre Einnahmen die Kosten nicht mehr decken.

Bei diesem Gegenwind, welcher die gesamte Schweizer Luftfahrt lähmt, ist es umso bedauerlicher, dass die Verbände der General Aviation (Aero Club, AOPA und Flugplatzverband) per Ende 2019 aus der AEROSUISSE ausgetreten sind. Vereinte Kräfte verschaffen sich im schwierigen politischen Umfeld eindeutig mehr Gehör als Einzelkämpfer.

Obschon sich der Wind geändert hat, wird die Bedeutung der Luftfahrt für unser Land weiter ansteigen. Die AEROSUISSE ist sich ihrer Verantwortung bewusst und wird zusammen mit ihren Mitgliedern für eine positive Zukunft der schweizerischen Luft- und Raumfahrt kämpfen. Bei den enormen Auswirkungen des Coronavirus setzt die AEROSUISSE alles daran, damit nachhaltige Schäden für die Luftfahrt und damit die internationale Anbindung der Schweiz vermieden werden können. Wenn nötig gilt es, rückzahlbare Finanzierungslösungen für die systemkritischen Organisationen durch die öffentliche Hand zu finden.

**Nationalrat Thomas Hurter, Präsident**

## 913 000

Flugbewegungen |  
Mouvements aériens



# Introduction du président

## Chers lecteurs, chères lectrices

Le vent a tourné. Ces dernières années, l'aviation suisse avait le vent en poupe. Elle a donc bénéficié d'une croissance stable. Mais depuis 2019, l'ensemble du secteur – l'aérospatiale mise à part – est constamment exposé à des vents contraires. Alimentées par le débat sur le réchauffement climatique qui fait rage depuis 2019, les élections nationales de l'automne ont entraîné un glissement des majorités parlementaires vers la gauche et l'écologie. Ce que cela signifie pour l'aviation est apparu lors des débats concernant la taxe sur les billets d'avion au Conseil des États et au Conseil national. Cette nouvelle taxe semble malheureusement capable de réunir une majorité malgré notre opposition. AEROSUISSE s'est opposée dès le départ à des mesures nationales de ce type car le défi climatique ne peut être résolu qu'à l'échelle mondiale. La seule solution adéquate est le système Corsia, en vigueur dans le monde depuis 2019. Le Conseil fédéral a pourtant décidé d'inclure le transport aérien dans le SCEQE, système européen de compensation des émissions de CO<sub>2</sub>. Ce dispositif entraîne une double imposition des compagnies aériennes suisses. Si l'on y ajoute encore la taxe sur les billets d'avions, les compagnies aériennes suisses devront compenser trois fois leur modeste part de seulement 0,6% des 985 millions de tonnes d'émissions mondiales de CO<sub>2</sub> laissées dans le ciel. Ce triple fardeau contredit clairement la volonté du Conseil fédéral de ne pas soumettre le transport aérien à des charges multiples en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> et nuit gravement à la compétitivité de la Suisse!

Néanmoins, grâce aux efforts d'AEROSUISSE, au moins une partie des recettes de la taxe sur les billets d'avion devrait revenir à l'aviation suisse pour financer des innovations, si cette taxe est un jour ancrée dans la loi sur le CO<sub>2</sub>. AEROSUISSE lutte pour que la «taxe sur l'aviation générale», prévue uniquement pour l'aviation d'affaires, soit supprimée car elle pourrait sonner le glas de l'aviation d'affaires en Suisse et affaiblir davantage l'économie nationale.

Bien que les moyens de communication de masse aient alimenté le battage sur le réchauffement climatique, plus de personnes en Suisse ont pris place à bord d'un avion en 2019 que jamais auparavant. Les aéroports nationaux de Zurich, Genève et Bâle ont tous établi de nouveaux records de passagers en 2019, avec un total pour les trois de plus de 58,5 millions de passagers, ce qui représente une croissance de 2%. Les compagnies aériennes suisses SWISS et EasyJet ont transporté environ 34 millions

de passagers, soit une augmentation d'environ 5%!

Cette croissance se limite toutefois aux aéroports nationaux. Fin 2019, il n'y avait qu'une seule liaison aérienne régulière au départ d'un aéroport régional suisse, à savoir celle de St-Gall–Altenrhein vers Vienne. Lugano et

«AEROSUISSE s'est opposée dès le départ à des mesures nationales de ce type car le défi climatique ne peut être résolu qu'à l'échelle mondiale.» **Thomas Hurter**

Berne ne sont plus régulièrement desservies par aucune compagnie aérienne. Les aéroports régionaux sont soumis à une forte pression car leurs recettes ne couvrent plus leurs coûts.

Avec ce vent contraire qui paralyse toute l'industrie aéronautique suisse, il est d'autant plus regrettable que les associations de l'aviation générale (Aéro-Club, AOPA et Association suisse des aéroports ASA) se soient retirées d'AEROSUISSE à la fin de 2019. Les forces unies se font clairement mieux entendre dans un contexte politique difficile que les combattants solitaires.

Bien que le vent ait tourné, l'importance de l'aviation pour notre pays continuera de croître. AEROSUISSE est consciente de sa responsabilité et se battra aux côtés de ses membres pour que l'aéronautique et l'aérospatiale suisses aient un avenir souriant. Compte tenu de l'impact énorme du coronavirus, AEROSUISSE met tout en œuvre pour éviter des dommages durables à l'aviation et donc aux connexions internationales de la Suisse. Si nécessaire, les pouvoirs publics doivent trouver des solutions de financement remboursables pour les organisations critiques pour le système.

**Thomas Hurter, conseiller national, président**

# Schwerpunkte der Verbandsarbeit der AEROSUISSE

## Fakten zu Klima und Luftfahrt

Die intensive Klimadebatte hat die Arbeit der AEROSUISSE 2019 geprägt. Im Vorjahr hat der Nationalrat das CO<sub>2</sub>-Gesetz noch abgelehnt, auch dank der Intervention der AEROSUISSE. Die Debatte im Ständerat 2019 – noch vor den Parlamentswahlen – zeigte aber, wie stark die von den Massenmedien angeheizte Diskussion über den Klimawandel die Parlamentarier beeinflusst hat. Die Fakten, welche die AEROSUISSE zur Luftfahrt einbrachte, wurden nicht gehört – oder wollten nicht gehört werden. Die AEROSUISSE hat das zuvor als «Vademecum» bezeichnete Faktenblatt zur Schweizer Luft- und Raumfahrt als «Swiss Aerospace Facts» in Deutsch, Englisch und Französisch neu lanciert und breit verteilt.

## Bundesrat beim Wort nehmen

In seinen Leitlinien zur Legislatur 2019 bis 2023 will der Bundesrat den Wohlstand der Schweiz nachhaltig sichern und einen Beitrag zur Stärkung der internationalen Zusammenarbeit leisten. Dabei kehrt er unter den Teppich, dass eine Grundvoraussetzung für das Erreichen der Legislaturziele in der guten kontinentalen

Die AEROSUISSE ist überzeugt,  
dass nachhaltiger Treibstoff eine  
Möglichkeit ist, die Luftfahrt  
CO<sub>2</sub>-neutraler fliegen zu lassen.

und globalen Erreichbarkeit der Schweiz liegt. Luftfahrt ist Teil des öffentlichen Verkehrs und braucht wie die anderen Verkehrsträger ständige Bemühungen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen. Die AEROSUISSE wird das der zuständigen Departementsvorsteherin in Erinnerung rufen müssen.

## Erstmals nachhaltiger Treibstoff

Während der Woche des World Economic Forums (WEF) in Davos sind im Januar 2020 auf dem Flughafen Zürich erstmals Businessjets mit nachhaltigem Treibstoff betankt worden. Die AEROSUISSE hat diese von der Swiss Business Aviation Association SBAA ergriffene Initiative (siehe Seite 14/15) von Beginn weg unterstützt. Die AEROSUISSE ist überzeugt, dass

nachhaltiger Treibstoff eine Möglichkeit ist, die Luftfahrt CO<sub>2</sub>-neutraler fliegen zu lassen. Dank der AEROSUISSE hat die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates (UREK-N) den CO<sub>2</sub>-Gesetzestext so abgefasst, dass die Beträge der Flugticketabgabe aus dem Klimafonds für Massnahmen zur verbindlichen, wirksamen, innovativen und direkten Verminderung der Klimawirkung des Luftverkehrs eingesetzt werden können.

## Kampf in Dübendorf geht weiter

Der vom BAZL erstellte Entwurf für das Objektblatt des zivilen Flugplatzes Dübendorf entspricht weitgehend den Vorstellungen der AEROSUISSE. In ihrer Stellungnahme lehnte sie aber eine Beschränkung der Betriebsbewilligung auf 30 Jahre ab. Zudem soll die Lärmbelastungsbeurteilung nicht anhand einer Neuanlage, sondern einer bestehenden Anlage erfolgen, da ja der Flugplatz Dübendorf seit 1910 existiert. Umso erstaunter ist die AEROSUISSE über die vom UVEK Ende November 2019 präsentierte neue Ausgangslage für die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf (siehe Seite 12). Der Dachverband kämpft weiter für einen Zivilflugplatz in Dübendorf. Er nimmt mit Genugtuung zur Kenntnis, dass die Luftwaffe 2019 zwei ehemalige Rega-Challenger-Jets für Transportflüge fix in Dübendorf stationiert hat.

## Ausblick auf 2020

Die Klimadiskussion wird die AEROSUISSE auch 2020 beschäftigen. Die ganze Branche leidet massiv unter den enormen Auswirkungen des Corona-Virus. Der Dachverband wird erneut gefordert sein, sich faktenbasiert einzubringen und alles daran zu setzen, dass die Luftfahrt nicht doppelt und dreifach belastet wird. Auch in der Debatte um das neue Kampfflugzeug für die Schweizer Luftwaffe wird die AEROSUISSE sich klar befürwortend positionieren. Die Lancierung der neuen Website und die Mitgliederwerbung werden weitere Schwerpunkte bilden.



# Principales réalisations d'AEROSUISSE

## Arguments sur le transport aérien et le réchauffement climatique

Le débat intensif sur le réchauffement climatique a impacté les travaux d'AEROSUISSE en 2019. L'année précédente, le Conseil national avait rejeté la loi sur le CO<sub>2</sub>, notamment grâce à l'intervention d'AEROSUISSE. Cependant, le débat au Conseil des États en 2019 – avant même les élections parlementaires – a montré à quel point le débat sur le réchauffement climatique, alimenté par les médias, a influencé les parlementaires. Sciemment ou non, les arguments versés au débat par AEROSUISSE n'ont pas été entendus. La Fédération a relancé la fiche d'information sur l'aéronautique et l'aérospatiale suisses, naguère publiée sous le nom de «Vademecum», sous le titre de «Swiss Aerospace Facts» en allemand, anglais et français, et l'a largement diffusée.

## Prendre le Conseil fédéral au pied de la lettre

Dans ses lignes directrices pour la législature 2019 à 2023, le Conseil fédéral veut assurer la prospérité de la Suisse à long terme et contribuer au renforcement de la coopération internationale. Or, il oublie le fait que l'une des conditions indispensables pour remplir cet objectif est une bonne accessibilité de la Suisse à l'échelle continentale et mondiale. Le transport aérien fait partie des transports publics et, à ce titre, nécessite des efforts constants visant l'amélioration de son cadre stratégique. AEROSUISSE devra le rappeler à la responsable du département fédéral concerné.

## Du carburant durable en grande première

Pendant la semaine du Forum économique mondial (WEF) de Davos, en janvier 2020, des avions d'affaires ont été ravitaillés pour la première fois en carburant durable à l'aéroport de Zurich. AEROSUISSE a soutenu dès le début cette initiative prise par la Swiss Business Aviation Association – SBAA (voir pages 14/15).

La Fédération est persuadée que le carburant durable est un moyen de rendre l'aviation plus neutre en CO<sub>2</sub>. Grâce à elle, la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-N) a élaboré la législation sur le CO<sub>2</sub> de manière à ce que les montants de la taxe sur les billets d'avion provenant du Fonds pour le climat puissent être affectés à des mesures visant à obtenir une réduction contraignante, efficace, innovante et directe de l'impact du transport aérien sur le climat.

La Fédération est persuadée que le carburant durable est un moyen de rendre l'aviation plus neutre en CO<sub>2</sub>.

## Le combat se poursuit à Dübendorf

Le projet de fiche de coordination pour l'aérodrome civil de Dübendorf, préparé par l'OFAC, répond en grande partie aux attentes d'AEROSUISSE. Dans son avis, la Fédération a toutefois rejeté une limitation de l'autorisation d'exploitation à 30 ans. En outre, l'évaluation sur l'impact sonore ne devrait pas se fonder sur une nouvelle installation, mais sur une installation existante, puisque l'aérodrome de Dübendorf existe depuis 1910. AEROSUISSE est donc d'autant plus étonnée de la nouvelle approche présentée fin novembre 2019 par le DETEC pour l'avenir de l'aérodrome de Dübendorf (voir page 12). La Fédération continue à se battre en faveur d'un aérodrome civil à Dübendorf. Elle est satisfaite de constater que les Forces aériennes ont durablement stationné en 2019 deux anciens jets Challenger de la Rega à Dübendorf pour des vols de transport.

## Perspectives 2020

Le débat sur le réchauffement climatique tiendra encore AEROSUISSE en haleine en 2020. Toute l'industrie souffre massivement de l'impact considérable du coronavirus. La Fédération sera à nouveau appelée à faire valoir ses arguments et à s'investir pleinement pour que l'aviation ne doive pas assumer une double ou triple charge financière. En outre, elle s'engagera clairement en faveur du nouvel avion de combat des Forces aériennes lors des débats prévus. Le lancement du nouveau site internet et le recrutement de nouveaux membres seront d'autres points forts.



Helveticus neue Embraer 190-E2 ging im November 2019 in Dienst. |  
En novembre 2019, Helvetic a mis en service son premier  
Embraer E190-E2 flambant neuf.

# Kommerzielle Luftfahrt



Jean-Pierre Tappy

## Luftverkehr im Fokus der Klimadebatte

Die Luftfahrt ist 2019 in einer völlig ungerechtfertigten Art und Weise als der «Klimakiller Nummer 1» bezeichnet worden. Dass andere Verkehrsträger für ein Vielfaches des CO<sub>2</sub>-Ausstosses der Luftfahrt – weltweit nur 2,5 Prozent – verantwortlich sind, ist schlicht (oder auch bewusst) ausgeblendet worden. Die Massenmedien sind auf den «luftfahrtfeindlichen» Zug aufgesprungen und haben die Diskussion zusätzlich angeheizt. Die AEROSUISSE, welche faktenbasiert argumentierte, wurde nicht gehört – oder man wollte sie auch nicht hören. Deshalb erstaunt es nicht, dass eine Flugticketabgabe bei der Beratung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes im Ständerat auf geringen Widerstand gestossen ist und gar noch durch die unsägliche «Privatflugabgabe» verstärkt wurde.

## Kein «Greta-Effekt»

Trotz des medialen Supports der Klimadebatte lässt sich 2019 kein «Greta-Effekt» erkennen, wenn man die Zahlen der ab der Schweiz fliegenden Passagiere betrachtet. Swiss International Air Lines hat 2019 so viele Fluggäste wie noch nie befördert, nämlich 18,8 Millionen oder 4,7 Prozent mehr als im Vorjahr. Auch EasyJet, die zweitgrösste Schweizer Airline, beförderte in ihrem Ende September 2019 abgeschlossenen Geschäftsjahr 2018/19 in der Schweiz 15,1 Millionen Passagiere oder 5,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Neben Swiss und EasyJet bieten Edelweiss Air, Helvetic Airways, Chair Airlines (die frühere Germania Flug AG) und Zimex Aviation Linien- und Charterflüge an.

## Helvetic mit neuem Embraerjet

Die richtige Antwort auf die latente Klimadiskussion hat Helvetic Airways, nämlich ein besseres Klima dank neuer Technologie: Sie hat im November 2019 ihre erste brandneue Embraer

E190-E2 eingeflottet. Dieser aktuell modernste Passagierjet benötigt 20 Prozent weniger Treibstoff als sein Vorgänger und ist nur noch halb so laut. Helvetic hat insgesamt für 1,5 Milliarden Franken ein Dutzend E190-E2 bestellt und für ein weiteres Dutzend Optionen gezeichnet.

## Weniger Verspätungen im Sommer

Die Massnahmen der Fluggesellschaften und Landesflughäfen zur Verminderung der Verspätungen insbesondere in den Sommermonaten haben 2019 ihre Wirkung entfaltet. Trotz Mehrverkehr konnten die Flüge ab Zürich, Genf und Basel pünktlicher erfolgen.

## Heli-Pilotenalter fix auf 65 Jahre erhöhen

Ein wissenschaftliches Gutachten empfiehlt der EASA, das Höchstalter für kommerzielle Single Pilot Operations von 60 auf 65 zu erhöhen. Die Swiss Helicopter Association (SHA) wird auf der Basis dieser Studie eine nächste Ausnahmegewilligung ab 2020 für Piloten über 60 beantragen. Die AEROSUISSE unterstützt dieses Vorgehen explizit. Das BAZL hat mitgeteilt, dass die bestehende Ausnahmegewilligung bis 2022 fortgeführt wird. Gemäss BAZL sind weder aus medizinischer noch aus operationeller Sicht Verschärfungen der Bedingungen für CAT-Flüge von Piloten über 60 vorgesehen.

## Gebirgslandeplätze: Positionspapier der SHA

Helikopterflüge sind für viele Lebensbereiche in den Bergen unersetzlich: Transporte für hochalpine Baustellen, die Erstellung von Lawinverbauungen, Lawinensprengungen zur Sicherung von Siedlungen, Verkehrswegen und Wintersportgebieten, Transporte für die Bergbauernhilfe, Hütten- und Alpversorgung. Nur dank regelmässigen Trainings können die Schweizer Helikopterunternehmen den bestehenden, hohen Sicherheitsstandard ihrer Gebirgspiloten sicherstellen und auch neue Piloten an diese anspruchsvollen Aufgaben heranführen.

Die Rega organisierte 2019 über ihre Einsatzzentrale 16'782 Einsätze. Darunter fielen nicht nur jene für die eigenen Jets und Helikopter, sondern auch jene für Air Glaciers im Berner Oberland oder die AP3-Luftrettung in Liechtenstein. Air Zermatt hat 1935 Rettungsflüge durchgeführt, Air Glaciers 2435.

Dieser aktuell modernste Passagierjet  
benötigt 20 Prozent weniger  
Treibstoff als sein Vorgänger und  
ist nur noch halb so laut.

# Aviation commerciale

## Le transport aérien au centre du débat sur le réchauffement climatique

En 2019, le transport aérien a été décrit de manière totalement injustifiée comme «l'ennemi numéro un du climat». Le fait que d'autres modes de transport soient responsables d'un pourcentage bien plus élevé d'émissions de CO<sub>2</sub> – l'aviation n'en produit que 2,5% à l'échelle mondiale – a été purement (ou délibérément) laissé de côté. Les médias ont pris en marche le train anti-aérien et copieusement alimenté le débat. AEROSUISSE, qui argumentait sur la base de faits, n'a pas été entendue. Ou on n'a pas voulu l'entendre. Il n'est donc pas surprenant qu'une taxe sur les billets d'avion ait rencontré peu de résistance lorsque la loi sur le CO<sub>2</sub> a été débattue au Conseil des États, ni même qu'elle ait été renforcée par l'in vraisemblable «taxe sur les vols privés».

## Pas d'« effet Greta »

Malgré l'appui des médias au débat sur le réchauffement climatique, aucun «effet Greta» n'a été perceptible en 2019 si l'on considère le nombre de passagers en partance de la Suisse. Swiss International Air Lines a transporté plus de passagers que jamais en 2019: 18,8 millions au total, chiffre en hausse de 4,7% en comparaison annuelle. EasyJet, la deuxième compagnie aérienne suisse, a pour sa part transporté 15,1 millions de passagers en Suisse au cours de l'exercice financier 2018/19, clôturé fin septembre 2019, soit 5,6% de plus que l'année précédente. Outre Swiss et EasyJet, Edelweiss Air, Helvetic Airways, Chair Airlines (l'ancienne Germania Flug AG) et Zimex Aviation proposent des vols réguliers et charters.

## Helvetic et le tout dernier jet Embraer

Helvetic Airways a la bonne réponse au débat latent sur le réchauffement climatique: de nouvelles technologies pour un meilleur climat. En novembre 2019, elle a mis en service son premier Embraer E190-E2 flambant neuf. Ce jet est actuellement le plus moderne de sa catégorie. Deux fois moins bruyant que son prédécesseur, il consomme 20% de carburant en moins. Helvetic a commandé une douzaine d'E190-E2 pour un total de 1,5 milliard de francs et posé des options pour une douzaine d'appareils supplémentaires.

## Moins de retards en été

Les mesures prises par les compagnies aériennes et les aéroports nationaux pour réduire les retards, en particulier pendant les mois d'été, ont produit leur effet en 2019. Malgré l'augmenta-

tion du trafic, la ponctualité des vols en partance de Zurich, Genève et Bâle s'est améliorée.

## Relever la limite d'âge des pilotes d'hélicoptères à 65 ans

Un avis scientifique conseille à l'AESA de relever la limite d'âge de 60 à 65 ans pour les Single Pilot Operations de nature commerciale. La Swiss Helicopter Association (SHA) demandera une nouvelle dérogation pour les pilotes de plus de 60 ans à partir de 2020. AEROSUISSE soutient explicitement cette démarche. L'OFAC a indiqué que la dérogation actuellement en vigueur serait prolongée jusqu'en 2022. Selon l'OFAC, il n'est pas prévu que les conditions applicables aux pilotes de plus de 60 ans pour les vols commerciaux ne soient durcies sur le plan médical ou opérationnel.

## Places d'atterrissage en montagne: document de synthèse de la SHA

Les vols en hélicoptère sont irremplaçables pour de nombreuses activités de montagne: les transports destinés aux chantiers de construction en haute montagne, la construction de barrières anti-avalanches, le dynamitage d'avalanches visant à sécuriser les habitations, des voies de circulation et des stations de sports d'hiver, les transports d'assistance aux paysans de montagne, l'approvisionnement des refuges et alpages. Ce n'est que grâce à des formations régulières que les compagnies suisses d'hélicoptères peuvent garantir le haut niveau de sécurité actuel de leurs pilotes de montagne et, par ailleurs, initier de nouveaux pilotes à ces tâches complexes.

En 2019, la Rega a mené 16 782 interventions par l'intermédiaire de son centre d'opérations. Non seulement des opérations effectuées par les jets et hélicoptères de l'organisation de secours mais aussi par ceux d'Air Glaciers dans l'Oberland bernois ou de AP3-Luftrettung au Liechtenstein. Air Zermatt a effectué 1935 vols de sauvetage et Air Glaciers, 2435.



Fluggesellschaften |  
Compagnies aériennes

Deux fois moins bruyant que son  
prédécesseur, il consomme 20 %  
de carburant en moins.

# Landesflughäfen



Stefan Tschudin

## **Rekord: 58,5 Millionen Passagiere**

Mit insgesamt über 58,5 Millionen abgefertigten Passagieren haben die drei Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel 2019 erneut einen Rekord verzeichnet. Das Wachstum hat sich aber von fünf Prozent auf zwei Prozent verlangsamt. Über Zürich reisten 31,5 Millionen (plus 1,3 Prozent), über Genf 17,9 (plus 1,4 Prozent) und über den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg 9,1 Millionen Fluggäste (plus 6,0 Prozent).

## **Zürich: gegen Vorverlegung der letzten Slots**

Die Flughafen Zürich AG (FZAG) hat 2019 mit einem Gutachten dargelegt, dass eine Vorverlegung der letzten Slots von heute 22.55 Uhr für Landungen und von 22.45 Uhr für Starts auf 22.30 Uhr einen massiven volkswirtschaftlichen Schaden anrichten würde: 8000 Beschäftigte und 1,6 Milliarden Franken an Wertschöpfung stehen auf dem Spiel. Deshalb hat die FZAG dem BAZL beantragt, auf diese aus Lärmschutzgründen evaluierte Massnahme zu verzichten, was die AEROSUISSE klar unterstützt.

Mit insgesamt über 58,5 Millionen abgefertigten Passagieren haben die drei Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel 2019 erneut einen Rekord verzeichnet.

Die Arbeiten für die neue Gepäcksortieranlage, wo der Flughafen Zürich knapp 500 Millionen in die Erneuerung und Erweiterung der Infrastruktur investiert, kommen unter laufendem Betrieb planmässig voran. Im Mai konnten nach jahrelangen Verfahren die Schnellabrollwege ab der Piste 28 in Betrieb genommen werden. Mitte November hat die FZAG zudem das Plangenehmigungsgesuch für die Umrollung der Piste 28 beim BAZL eingereicht.

## **Genf: weniger Verspätungen nach 22 Uhr**

Der Genève Aéroport hat zusammen mit EasyJet und Swiss im Rahmen der Umsetzung des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) neue Regeln zur Bewältigung der Verspätungen nach 22 Uhr bekannt gegeben. Ein erster Erfolg wurde mit einer Reduktion der Flüge von fünf Prozent in

2019 erreicht. Zwischen der Schweiz und Frankreich haben zudem Verhandlungen über einen neuen «Modus vivendi» für den französischen Sektor am Flughafen Genf stattgefunden. Der Genfer Flughafen hat im November 2019 den Anschluss an das thermoökologische Netzwerk der Services Industriels de Genève GeniLac besiegelt. Damit kann Genève Aéroport seine Treibhausgasemissionen stark reduzieren.

2020 feiert der Flughafen Genf seinen 100. Geburtstag. So ist ein reichhaltiges Programm mit verschiedenen Projekten geplant, die über das ganze Jahr verteilt sind. Damit soll die Genfer Bevölkerung Gelegenheit haben, ihren Flughafen unter dem Motto «notre aéroport, mon histoire», zu feiern. Deshalb finden auch die Generalversammlungen der ACI Europe und der AEROSUISSE 2020 in Genf statt.

## **Basel: 70 Jahre Staatsvertrag**

2019 haben Frankreich und die Schweiz das 70-jährige Jubiläum des Staatsvertrags gefeiert, welcher bis heute die Grundlage des ersten und einzigen binationalen Flughafens der Welt bildet, des EuroAirports. Schwergewichtig erfolgten 2019 Kapazitätsanpassungen und Modernisierungen im Ankunftsbereich, die Erhöhung der Anzahl der Passkontrollstellen beim Abflug und bei der Ankunft sowie die Verbesserung der Parkplatzsituation.

Mit dem Ziel, den Lärmschutz namentlich nach 23 Uhr zu verstärken, hat der EuroAirport in Absprache mit der französischen Luftfahrtbehörde DGAC eine Studie zur Prüfung von zusätzlichen Lärmschutzmassnahmen nach den Prinzipien eines ausgewogenen Ansatzes («Balanced Approach») in Angriff genommen. Dabei geht es um die Ausbalancierung der Lärmschutzanliegen der Bevölkerung und der Interessen der Wirtschaft. Dazu wurden mehr als 90 Flughafenpartner, inklusive Vertreter von Gemeinden, Kantonen, Fluggesellschaften und Anrainerverbänden interviewt.



**58 500 000**  
Passagiere | Passagers

# Aéroports nationaux

## 58,5 millions de passagers : un record

Totalisant plus de 58,5 millions de passagers, les trois aéroports nationaux de Zurich, Genève et Bâle ont établi un nouveau record en 2019. La croissance a toutefois ralenti, passant de 5 à 2%. 31,5 millions de passagers ont transité par Zurich (+1,3%), 17,9 millions par Genève (+1,4%) et 9,1 millions par l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg (+6,0%).

## Zurich : contre l'avancement des derniers slots

En 2019, l'aéroport de Zurich (FZAG) a présenté un avis d'expert selon lequel avancer à 22 h 30 les derniers slots – aujourd'hui à 22 h 55 pour les atterrissages et à 22 h 45 pour les décollages – entraînerait des dommages considérables pour l'économie. 8000 employés et 1,6 milliard de francs de valeur ajoutée sont en jeu. FZAG a donc demandé à l'OFAC de renoncer à cette mesure qui a été évaluée dans un but de protection contre le bruit. AEROSUISSE lui apporte un soutien sans réserve.

Les travaux relatifs au nouveau système de tri des bagages, pour lesquels l'aéroport de Zurich investit près de 500 millions dans le renouvellement et l'extension des infrastructures, progressent comme prévu sans interruption des opérations. En mai, après des années de procédures, les voies de sortie rapide depuis la piste 28 ont été mises en service. À la mi-novembre, FZAG a également soumis à l'OFAC la procédure d'approbation des plans concernant le projet de nouvelle voie de circulation pour le contournement de la piste 28.

## Genève : moins de retards après 22 heures

De concert avec EasyJet et SWISS, l'aéroport de Genève a annoncé de nouvelles règles pour traiter les retards après 22 h dans le cadre de la transposition du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Un premier succès a été obtenu avec une réduction de 5% des vols en 2019. Des négociations ont également eu lieu entre la Suisse et la France à propos d'un nouveau *modus vivendi* pour le secteur français de l'aéroport de Genève. En novembre 2019, l'aéroport de Genève a signé son raccordement au réseau thermique écologique GeniLac des Services Industriels de Genève (SIG). Il permettra à Genève Aéroport de réduire considérablement ses émissions de gaz à effet de serre. L'aéroport de Genève célébrera son 100<sup>e</sup> anniversaire en 2020. Un vaste programme de projets divers est prévu, étalé sur toute l'année. Les Genevois auront ainsi l'occasion de célébrer leur aéroport sous la devise «notre aéroport, mon histoire». C'est la raison pour laquelle les

assemblées générales 2020 de l'ACI Europe et d'AEROSUISSE se tiendront à Genève.

## Bâle : le traité a 70 ans

En 2019, la France et la Suisse ont célébré le 70<sup>e</sup> anniversaire du traité qui constitue à ce jour le fondement du premier et unique aéroport binational au monde : l'EuroAirport. En 2019, l'accent a été mis sur l'adaptation et la modernisation des capacités dans la zone des arrivées, l'augmentation du nombre de points de contrôle des passeports au départ et à l'arrivée, et l'amélioration du stationnement.

Dans le but de renforcer la protection contre le bruit, en particulier après 23 h, l'EuroAirport a lancé une étude en consultation avec la DGAC, l'autorité aéronautique française, afin d'examiner des mesures supplémentaires de protection contre le bruit conformes aux principes d'une approche équilibrée. Il s'agit de trouver un équilibre entre les aspirations de la population en matière de protection sonore et les intérêts de l'économie. À cette fin, plus de 90 partenaires aéroportuaires, dont des représentants de communes, de cantons, de compagnies aériennes et d'associations de riverains, ont été consultés.

Totalisant plus de 58,5 millions de passagers, les trois aéroports nationaux de Zurich, Genève et Bâle ont établi un nouveau record en 2019.



9,1 Millionen Passagiere nutzten den EuroAirport 2019. | 9,1 millions des passagers ont transité par l'EuroAirport.



Jorge Pardo

## **UVEK bremst Entwicklung in Dübendorf**

Mit Erstaunen hat die AEROSUISSE die vom UVEK Ende November 2019 präsentierte neue Ausgangslage für die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf zur Kenntnis genommen, welche den ganzen Umnutzungsprozess ins Stocken bringt. Das Vorgehen des UVEK gefährdet die Planungssicherheit für den Zivilflugplatz Dübendorf. Für die AEROSUISSE ist klar: Für die neu ins Spiel gebrachten Auflagen des UVEK – Enteignung von Grundstücken und sicherheitstechnische Aspekte – müssen unverzüglich Lösungen gefunden werden. Ohne Zivilflugplatz Dübendorf verliert der Wirtschaftsstandort Zürich seine internationale Anbindung durch die Business Aviation und die Leicht- und Sportaviatik einen wichtigen Standort für ihre Aktivitäten.

## **Regionalflugplätze ohne Linienflüge**

Mit dem Konkurs der Berner SkyWork Airline Ende August 2018 hat der Flughafen Bern alle Linienflughafensverbindungen verloren. Den Lugano Airport ereilte ein gutes Jahr später dasselbe Schicksal: Adria Airways, welche im Auftrag von Swiss die Linie Lugano-Zürich bediente, erlitt Ende September 2019 ebenfalls Konkurs, seither steht das Tessin ohne Linienflugverkehr da. Swiss bietet den Tessinern eine Ersatzlösung mit einem «Flugzug» der SBB. Als einziger Schweizer Regionalflugplatz verfügt St. Gallen-Altenrhein noch über eine Linienflughafensbindung, die österreichische Airline Peoples fliegt regelmässig nach Wien. Umso wichtiger wird die Business Aviation für die Regionalflugplätze.

## **Flugsicherungsfinanzierung weiter unklar**

Die Situation bei der Finanzierung der Flugsicherung ist für die Flugplätze insofern unhaltbar, als bis zum Ende des Winters 2019/20 nicht bekannt war, wie es weitergehen soll und wie die Kosten für die Flugsicherungsdienste von Skyguide abgegolten werden sollen. Denn häufig übersteigen die Kosten für die Flugsicherung die Erträge aus dem übrigen Geschäft dieser Flugplätze.

Ganze sieben Jahre dauerte es, doch seit dem 5. Dezember 2019 ist das Globale Navigationssatellitensystem GNSS-Instrumentenflugverfahren des Engadin Airports offiziell für Landungen und Starts benutzbar. Und es hat seine Wirkung nicht verfehlt: Bereits im Januar 2020 stellte sich mit rund 800 Jet-Bewegungen ein Rekord ein.

## **Le DETEC ralentit le développement de Dübendorf**

AEROSUISSE a été très étonnée de la nouvelle approche présentée fin novembre 2019 par le DETEC pour l'avenir de l'aérodrome de Dübendorf, estimant qu'elle entrave tout le processus de conversion engagé. La démarche du DETEC met en péril la sécurité de la planification envisagée pour l'aérodrome civil. Selon AEROSUISSE, une chose est certaine: il faut trouver immédiatement des solutions aux nouvelles exigences imposées par le DETEC, telles que des expropriations de terrains et autres contraintes liées à la sécurité. Sans aérodrome civil à Dübendorf, l'économie zurichoise perdrait les connexions internationales importantes qu'offrent l'aviation d'affaires de même que l'aviation légère et sportive perd un lieu important.

## **Des aérodromes régionaux sans vols réguliers**

Suite à la faillite de la compagnie bernoise SkyWork, fin août 2018, l'aéroport de Berne a perdu toutes ses liaisons aériennes régulières. Lugano Airport a subi le même sort un an plus tard: Adria Airways, qui exploitait la ligne Lugano-Zürich pour le compte de Swiss, a également fait faillite fin septembre 2019. Le Tessin se trouve depuis lors privé de vols réguliers. Swiss propose certes aux Tessinois une solution alternative en navette ferroviaire: le «Flugzug» des CFF. Saint-Gall-Altenrhein est le seul aérodrome régional suisse qui dispose encore d'une ligne aérienne, la compagnie autrichienne People's assurant des vols réguliers à destination de Vienne. Cette situation renforce d'autant plus l'importance de l'aviation d'affaires pour les aérodromes régionaux.

## **Le financement des services de la navigation aérienne reste flou**

La situation concernant le financement des services de la navigation aérienne est insoutenable pour les aérodromes puisqu'à la fin de l'hiver 2019-2020, on ignorait encore ce qu'il adviendrait et comment le coût de ces services de Skyguide serait pris en charge. Or le coût des services de navigation aérienne dépasse souvent les revenus des autres activités de ces aérodromes.

Il aura fallu 7 ans... mais depuis le 5 décembre 2019, les procédures de vol aux instruments du GNSS (Global Navigation Satellite System) de l'aérodrome d'Engadine peuvent officiellement être utilisées pour les atterrissages et les décollages. Et l'effet s'en est fait sentir: dès janvier 2020, un record a été établi avec environ 800 mouvements de jets privés.



# General Aviation | Aviation générale

## Kein «English Only»

Zusammen mit dem Aero Club der Schweiz hat sich die AEROSUISSE dafür eingesetzt, dass National- und Ständerat im Herbst 2019 die Motion «English Only» gutgeheissen haben. Die Motion verlangt, dass die Verordnung über den Flugsicherungsdienst so abgeändert wird, dass der Funkverkehr für den nichtgewerbmässigen Sichtflug in der Schweiz neben English auch weiterhin in der ortsüblichen Landessprache stattfinden darf. Das BAZL muss nun ein entsprechendes Umsetzungskonzept vorbereiten.

## Pas de «English Only»

En collaboration avec l'Aéro-Club de Suisse, AEROSUISSE est intervenue pour que le Conseil national et le Conseil des États approuvent la motion «English Only» en automne 2019. Il s'agit d'une requête visant une modification de l'ordonnance sur les services de la navigation aérienne afin que le trafic radio pour les vols à vue non commerciaux en Suisse puisse continuer à être effectué dans la langue locale, en plus de l'anglais. L'OFAC doit maintenant préparer un concept de mise en œuvre en ce sens.



Yves Burkhardt

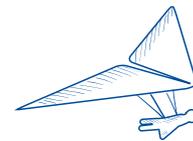
Die AEROSUISSE hat die Infokampagne der General Aviation 2019 mit einem Betrag von 6000 Franken unterstützt.

## Support bei Infokampagne

Die AEROSUISSE hat die Infokampagne der General Aviation 2019 mit einem Betrag von 6000 Franken unterstützt. Mit dieser Marketingoffensive machen der Aero Club, die AOPA und der Verband Schweizer Flugplätze gemeinsam auf Wichtigkeit der General Aviation für die gesamte Schweizer Luftfahrt aufmerksam.

## Soutien à la campagne d'information

AEROSUISSE a soutenu la campagne d'information 2019 de l'Aviation générale à hauteur de 6000 CHF. Par cette offensive marketing, l'Aéro-Club de Suisse, l'AOPA et l'Association suisse des aérodromes (ASA) ont conjointement attiré l'attention sur l'importance de l'aviation générale pour l'ensemble de l'aviation suisse.



40 000

Hängegleiter |  
Pilotes de vol libre

## Austritt der General Aviation

Der Aero Club der Schweiz, die AOPA Switzerland und der Verband Schweizer Flugplätze haben per Ende 2019 den Austritt aus der AEROSUISSE beschlossen. Die drei General-Aviation-Verbände sind der Ansicht, dass sie alleine

## Départ de l'aviation générale

L'Aéro-Club de Suisse, l'AOPA et l'ASA ont décidé de quitter AEROSUISSE fin 2019. Les trois associations représentant l'aviation générale sont d'avis qu'elles obtiendront ensemble de meilleurs résultats sur la scène politique de

AEROSUISSE a soutenu la campagne d'information 2019 de l'Aviation générale à hauteur de 6000 CHF

auf dem politischen Parkett in Bern mehr erreichen als unter dem Dach der AEROSUISSE. Die AEROSUISSE bedauert den Austritt, da es mit Blick auf die Klimapolitik der Schweiz einen Verband braucht, der mit einer Stimme für die Interessen der gesamten Luftfahrt spricht.

Berne que sous l'égide d'AEROSUISSE. La Fédération regrette leur départ car, compte-tenu de la politique climatique de la Suisse, il faut une fédération qui s'exprime d'une voix forte pour défendre les intérêts de l'ensemble de l'industrie aéronautique.

# Business Aviation



Helene Niedhart

## Meilenstein: nachhaltiger Treibstoff

Am 20. Januar 2020 wurde am Flughafen Zürich dank einer 2019 gestarteten Initiative der internationalen Business Aviation Verbände und der Swiss Business Aviation Association SBAA erstmals ein Businessjet mit einer Mischung aus nachhaltigem und herkömmlichem Flugzeugtreibstoff betankt. Dank der engen Zusammenarbeit von Jet Aviation, der Flughafen Zürich AG und Neste, dem finnischen Hersteller von erneuerbarem Flugzeugtreibstoff, stand abfliegenden Businessjets am Flughafen Zürich während des World Economic Forums «Sustainable Aviation Fuel» zur Betankung zur Verfügung. Dieser nachhaltige Treibstoff reduziert die Treibhausgasemissionen um bis zu 80 Prozent im Vergleich zu fossilem Kerosin.

## «Privatflugabgabe» kilt eine Branche

Die von Ständerat Thomas Minder eingebrachte «Privatflugabgabe» in die Beratung des

CO<sub>2</sub>-Gesetzes für zollbefreite Abflüge von Flugzeugen, die schwerer als 5,7 Tonnen sind, ist von der Umweltkommission des Nationalrates (UREK-N) in eine «Allgemeine Abgabe Luftfahrt» umgewandelt worden, die mindestens 500, maximal gar 5000 Franken(!) betragen soll. Da insbesondere die Business Aviation davon betroffen wäre, kann von einem echten «Killer» dieses Luftfahrtzweiges gesprochen werden. Der Wirtschaftsstandort Schweiz wird so geschwächt. Die AEROSUISSE und die SBAA wehren sich vehement gegen diese einseitige, unfaire und aus der Luft gegriffene neue Steuer. Der Grossteil der in der Schweiz betriebenen Businessjets werden durch Schweizer Operator kommerziell betrieben. Sie unterstehen den gleichen Regulierungen wie die Linien- und Charterfluggesellschaften und somit auch den international eingeführten Umweltabgaben wie EU-ETS und Corsia.

## Enorm wichtiger Wirtschaftsfaktor

Die schweizerische Business Aviation erschliesst für die Schweizer Wirtschaft weltweit jene Destinationen, welche nicht durch Linienflüge bedient werden. Jährlich generiert die Geschäftsluftfahrt in der Schweiz direkt, indirekt und induziert einen Umsatz von rund 15 Milliarden Franken und sichert rund 34 000 direkte und indirekte Arbeitsstellen. Die Schweizer Airports verzeichnen pro Jahr rund 100 000 Flugbewegungen der Business Aviation.

Die AEROSUISSE und die SBAA wehren sich vehement gegen diese einseitige, unfaire und aus der Luft gegriffene neue Steuer.



Während der WEF-Woche im Januar 2020 sind auf dem Flughafen Zürich erstmals Businessjets mit nachhaltigem Treibstoff betankt worden. | Pendant la semaine du WEF, en janvier 2020, des avions d'affaires ont été ravitaillés pour la première fois en carburant durable à l'aéroport de Zurich.

# Aviation d'affaires

## Une étape franchie: celle du carburant durable

Le 20 janvier 2020, grâce à une initiative lancée en 2019 par les associations internationales de l'aviation d'affaires et la Swiss Business Aviation Association (SBAA), un jet d'affaires a été ravitaillé pour la première fois en carburant durable d'aviation (SAF) mélangé à du carburant conventionnel. Grâce à une étroite collaboration entre Jet Aviation, Flughafen Zürich AG et Neste, le producteur finlandais de carburant renouvelable pour avions, les avions d'affaires avaient en effet la possibilité de se ravitailler à l'aéroport de Zurich en carburant durable d'aviation (Sustainable Aviation Fuel – SAF) à l'occasion du Forum économique mondial (WEF). Ce carburant durable réduit les émissions de gaz à effet de serre à concurrence de 80% par rapport au kérosène fossile.

## La «taxe sur les vols privés» tue l'économie

La «taxe sur les vols privés» lancée par le conseiller aux États Thomas Minder lors de l'examen de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour les décollages en franchise de droits de douane des avions de plus de 5,7 tonnes a été convertie par la Commission de l'environnement du Conseil national (CEATE-N) en une «taxe sur l'aviation générale» dont le montant se situerait entre 500 et 5000 francs(!). L'aviation d'affaires en serait tout particulièrement affectée. On peut donc avancer sans exagération que cette taxe

tuerait l'économie suisse. AEROSUISSE et la SBAA s'opposent farouchement à cette nouvelle taxe unilatérale, injuste et sans fondement rationnel. La majorité des jets d'affaires des opérateurs suisses sont exploités commercialement. Ces derniers sont soumis aux mêmes

AEROSUISSE et la SBAA s'opposent farouchement à cette nouvelle taxe unilatérale, injuste et sans fondement rationnel.

réglementations que les compagnies aériennes régulières et charters, et donc aux mêmes taxes environnementales applicables à l'échelon international, telles que le SCEQE et Corsia.

## Un facteur économique de poids

L'aviation d'affaires suisse met à la portée de l'économie nationale les destinations du monde entier qui ne sont pas desservies par des vols réguliers. Chaque année, elle génère en Suisse un chiffre d'affaires direct, indirect et induit d'environ 15 milliards de francs et assure environ 34 000 emplois directs et indirects. Les aéroports suisses enregistrent près de 100 000 mouvements d'avions d'affaires par an.



An der EBACE in Genf trifft sich jeweils die weltweite Business Aviation, 2020 fällt sie wegen des Coronavirus aus. / L'aviation d'affaires mondiale se réunit à l'EBACE à Genève; en 2020, elle sera annulée en raison du virus corona.

# Flugsicherung



Alex Bristol

## **Geringer Verkehrszuwachs**

Skyguide hat sich 2019 in einem anspruchsvollen Umfeld gut behauptet und ihre strategischen Ziele erreicht. Das Jahr war geprägt von einem geringen Verkehrszuwachs. Skyguide kontrollierte rund 1,3 Millionen Flüge nach Instrumentenflugregeln. Das sind 0,5 Prozent mehr als im Vorjahr, aber deutlich weniger als von Eurocontrol prognostiziert (+3,7 Prozent gegenüber 2018). Die Sicherheit und Pünktlichkeit blieben unverändert hoch. Erfreulich ist auch die hohe Pünktlichkeit: Bei 96,7 Prozent aller Flüge verursachte Skyguide keinerlei Verspätung (Vorjahr: 96,5 Prozent).

## **Umweltverträglichkeit im Fokus**

2019 engagierte sich die Schweizer Flugsicherung mit verschiedenen Massnahmen und der konsequenten Umsetzung ihrer Umweltstrategie weiter dafür, die Umweltauswirkungen des Flugverkehrs sowie den eigenen Energieverbrauch zu verkleinern. Mit Erfolg: Seit Beginn des Aktionsplans «Energievorbild Bund» konnte Skyguide ihre Energieeffizienz um über 37 Prozent steigern. Das optimale Zusammenspiel der Partner im Luftfahrtsystem ist im Interesse der Öffentlichkeit. Skyguide begrüsst deshalb die wichtige Arbeit von AEROSUISSE, die eine Plattform für alle Interessensgruppen der Aviatik zur Verbesserung des Schweizer Luftfahrtsystems bietet.

## **Gewappnet für LP 24**

Den Leistungsvertrag mit der Luftwaffe zur Durchsetzung ihres hoheitlichen Auftrags erfüllte Skyguide 2019 vollumfänglich. Der permanente Bereitschaftsdienst (Luftpolizeidienst 24 Stunden, LP 24) der Luftwaffe wird Anfang 2021 vollständig gewährleistet sein.

## **Für eine offene Sicherheitskultur**

Dass Skyguide 2019 bessere Werte bei den betrieblichen Zielen als im Vorjahr erreichte, ist nicht selbstverständlich. Das Jahr stand nämlich im Zeichen von verschiedenen Gerichtsverfahren, bei denen Flugverkehrsleitende von Skyguide wegen Störung des öffentlichen Verkehrs angeklagt waren, obwohl in keinem Fall ein Personen- oder Sachschaden entstand. Nach Auffassung von Skyguide zeigten diese Gerichtsfälle die fehlende Verankerung der sogenannten «Just Culture» im schweizerischen Rechtssystem. Skyguide setzt sich deshalb mit dem Support der AEROSUISSE für eine Gesetzesänderung ein, die dem operativen Personal Rechtssicherheit bringt und Meldungen über Sicherheitsmängel schützt. Erste politische Vorstösse gehen in die richtige Richtung und werden von Skyguide begrüsst.

## **In die Zukunft investiert**

2019 konnte Skyguide Fortschritte in der Realisierung des Virtual Centre, insbesondere in der Flexibilisierung der technologischen Plattform machen. Schrittweise wurden weitere Funktionalitäten von den zwei bestehenden alten Systemen in Genf und Dübendorf auf die neue, offene Systemarchitektur in Dübendorf migriert. Das neue Betriebskonzept sieht vor, dass Flüge schweizweit bewirtschaftet werden (und nicht nur innerhalb der Zuständigkeitsgrenzen der Bezirksleitstellen). Bis 2021 wird Skyguide dafür die technische Voraussetzung schaffen, um flexibel und ortsunabhängig aus einem Datenzentrum operieren zu können.

Seit Beginn des Aktionsplans  
«Energievorbild Bund» konnte Skyguide  
ihre Energieeffizienz um über  
37 Prozent steigern.

# Navigation aérienne

## Moindre croissance du trafic

Dans un contexte difficile, Skyguide a réalisé de bonnes performances en 2019 et atteint ses objectifs stratégiques. L'année s'est caractérisée par une augmentation plus faible du trafic. Skyguide a traité quelque 1,3 million de vols selon les règles de vol aux instruments. C'est 0,5% de plus que l'année précédente, mais nettement moins que ce qu'Eurocontrol avait prévu (+3,7% par rapport à 2018). La sécurité et la ponctualité sont restées aussi élevées qu'à l'accoutumée. La ponctualité a été particulièrement satisfaisante puisque 96,7% des vols n'ont pas été retardés du fait de Skyguide (contre 96,5% l'année précédente).

## Compatibilité environnementale dans le viseur

En 2019, les services de la navigation aérienne suisse ont continué à s'engager en faveur d'une réduction de l'impact environnemental du trafic aérien et de leur propre consommation d'énergie grâce à diverses mesures ainsi qu'à une mise en œuvre cohérente de leur stratégie environnementale. Avec succès: depuis le lancement du plan d'action «Exemplarité énergétique par la Confédération», Skyguide a augmenté son efficacité énergétique de plus de 37%. Une parfaite interaction entre les partenaires du système aéronautique est dans l'intérêt du public. C'est la raison pour laquelle Skyguide rend hommage au travail effectué par AEROSUISSE qui offre à tous les acteurs de l'aviation une plate-forme permettant d'améliorer globalement le système aéronautique suisse.

## Parés pour le PA24

En 2019, les services de la navigation aérienne ont pleinement rempli le contrat qui les lie aux Forces aériennes dans l'exercice de leur mission de protection de la souveraineté de l'espace aérien suisse. La disponibilité permanente du service de police aérienne (service de police aérienne 24, PA24) sera pleinement garantie au début de l'année 2021.

## Pour une culture ouverte de la sécurité

Le fait que Skyguide obtienne en 2019 de meilleurs résultats que l'année précédente en termes d'objectifs opérationnels n'avait rien d'une évidence. En effet, l'année a été entachée par diverses procédures judiciaires dans lesquelles des contrôleurs aériens de Skyguide ont été accusés d'avoir perturbé les services de transport public, bien qu'en aucun cas il n'y ait eu de dommages corporels ou matériels. Selon Skyguide, ces affaires judiciaires ont démontré

l'absence d'une Just Culture dans le système juridique suisse. Avec le soutien d'AEROSUISSE, Skyguide fait donc pression pour obtenir une modification de la loi qui apporterait une sécurité juridique à son personnel d'exploitation et protégerait les rapports d'une suspicion de manquements en matière de sécurité. De premières interventions parlementaires vont dans le bon sens et sont saluées par Skyguide à ce titre.

## Un investissement dans l'avenir

En 2019, Skyguide a progressé dans la réalisation du Virtual Centre, notamment en rendant la plate-forme technologique plus flexible. D'autres fonctionnalités ont été progressivement transférées des deux anciens systèmes existants à Genève et à Dübendorf vers la nouvelle architecture de système, ouverte, de Dübendorf. Le nouveau concept opérationnel prévoit que les vols soient gérés dans toute la Suisse (et pas seulement dans les limites de la zone de responsabilité des centres de contrôle régionaux). D'ici 2021, Skyguide sera techniquement en mesure de fonctionner avec plus de souplesse et en tout lieu à partir d'un seul centre de données.

Depuis le lancement du plan d'action «Exemplarité énergétique», Skyguide a augmenté son efficacité énergétique de plus de 37%.

Skyguide kontrollierte 2019 rund 1,3 Millionen Flüge nach Instrumentenflugregeln. / Skyguide a traité en 2019 quelque 1,3 million de vols selon les règles de vol aux instruments.



# Luft- und Raumfahrtindustrie



Claudio Lasagni

## 130 Pilatus-Flugzeuge ausgeliefert

Die Pilatus Flugzeugwerke AG hat 2019 sehr erfolgreich gearbeitet und über 130 Flugzeuge an Kunden in allen Kontinenten geliefert, darunter der 1700. PC-12 und bereits den 50. PC-24. Die Vorstellung des PC-12 NGX an der NBAA im Oktober 2019 in Las Vegas war ein durchschlagender Erfolg. Und mit der Inbetriebnahme der neuen Strukturhalle mit teilautomatisiertem PC-24 Strukturbau am Flugplatz Buochs hat sich Pilatus einmal mehr für den Werkplatz Schweiz entschieden und im vergangenen Jahr über 100 neue Arbeitsplätze geschaffen.

## Private Raumfahrt nimmt zu

2019 war für die Raumfahrt geprägt von Höhepunkten und Herausforderungen. Der Space-Markt wird immer umkämpfter und es findet eine vermehrte Verlagerung von öffentlichen

Der Space-Markt wird immer umkämpfter und es findet eine vermehrte Verlagerung von öffentlichen zu privaten Unternehmen statt.

zu privaten Unternehmen statt. Waren bis vor wenigen Jahren ESA und NASA praktisch die einzigen Auftraggeber, sind es heute zusätzlich auch Unternehmen wie Space X, Blue Origin oder Virgin Galactic der Milliardäre Elon Musk, Jeff Bezos und Richard Branson. Diese Entwicklung fordert von Space-Unternehmen grosse Flexibilität, neue und effiziente Prozesse, denn die Devise heisst meist schnellere Lieferzeiten und grössere Anzahl zu kleineren Preisen.

## Jubiläum 50 Jahre Mondlandung

Einer der Höhepunkte 2019 war das Jubiläum zum 50. Jahrestag der Mondlandung. Dieses wurde an mehreren Orten in der Schweiz gefeiert. Die erste Mondlandung hat für die Schweiz und insbesondere für die Universität Bern eine besondere Bedeutung, da das Sonnenwindsegel-Experiment hier entwickelt wurde. Kurz nach der Landung der Mondfähre 1969 – noch vor dem Hissen der amerikanischen Flagge – wurde auf der Mondoberfläche ein Aluminiumsegel aufgespannt und der Sonne ausgesetzt. Die Zusammensetzung der gesammelten Sonnenwind-Atome wurde später in den Labors des Physikalischen Instituts in Bern ausgewertet. Ein weiterer Höhepunkt war der Start des Cheops-Satelliten am 18. Dezember 2019. Cheops ist die erste S-Klasse-Mission der ESA und wurde im Oktober 2012 ausgewählt. Launch und Separation verliefen einwandfrei. Cheops steht für CHaracterising ExOPlanet Satellite. Es handelt sich um ein kleines optisches Teleskop in einer niedrigen Erdumlaufbahn, welches sogenannte Transits von Exoplaneten messen wird.

## ESA Ministerkonferenz Space19+

Am 27. und 28. November 2019 fand in Sevilla die ESA-Ministerkonferenz der 22 Mitgliedstaaten statt. Der Rat stellte die Finanzierung der ESA mit insgesamt 14,5 Milliarden Euro für die kommenden drei Jahre sowie für alle Programme sicher. Damit kann die ESA ihre wichtige Rolle im europäischen Weltraummarkt weiterhin wahrnehmen. Das Wissenschaftsprogramm der ESA wird damit erheblich gestärkt. Die Schweiz trägt unter anderem weiterhin zur Sicherung eines unabhängigen Zugangs Europas zum Weltraum bei (Trägerraketen Ariane und Vega) und übernimmt am global einzigartigen Umweltbeobachtungsprogramm «Copernicus» eine Vorreiterrolle bei der Verringerung von Weltraumschrott. Zudem liefert die Schweiz einen Schlüsselbeitrag an den wiederverwendbaren Mini-Shuttle «Space Rider» und arbeitet an «Artemis» mit, dem US-amerikanischen Programm zur bemannten Erforschung des Mondes.

Ein Höhepunkt im Raumfahrtjahr 2019 war der Start des Cheops-Satelliten am 18. Dezember. / *Un fait marquant de l'année spatiale 2019 a été le lancement du satellite Cheops le 18 décembre.*



# Industrie aéronautique et aérospatiale

## 130 avions Pilatus livrés

Pilatus Flugzeugwerke AG a clôturé l'exercice 2019 sur un résultat très positif après avoir livré plus de 130 appareils à des clients de tous les continents, dont le 1700<sup>e</sup> PC-12 et déjà le 50<sup>e</sup> PC-24. La présentation du PC-12 NGX au congrès et salon de la NBAA à Las Vegas, en octobre 2019, a eu un succès retentissant. Grâce à la mise en service du nouveau hall de construction semi-automatisée pour la structure du PC-24 à l'aéroport de Buochs, Pilatus a une fois de plus opté pour un site Suisse et ainsi créé plus de 100 nouveaux emplois l'année dernière.

## Les vols spatiaux privés en hausse

L'année 2019 a été marquée par des temps forts et des défis pour l'industrie spatiale. Le marché de l'espace devient de plus en plus concurrentiel et les transferts d'activité des entreprises publiques aux entreprises privées sont de plus en plus fréquents. Si l'ASE et la NASA étaient pratiquement les seuls clients il y a quelques années, des entreprises telles que Space X, Blue Origin ou Virgin Galactic des milliardaires Elon Musk, Jeff Bezos et Richard Branson sont aujourd'hui dans la course. Cette évolution exige de la part des entreprises spatiales une grande flexibilité, des processus nouveaux et efficaces et a généralement pour devise des délais de livraison plus rapides et des quantités plus importantes à des prix plus bas.

## 50<sup>e</sup> anniversaire de l'Alunissage

L'un des temps forts de 2019 a été le 50<sup>e</sup> anniversaire de l'Alunissage. Il a été célébré dans plusieurs endroits en Suisse. Le premier Alunissage a une signification particulière pour la Suisse et surtout pour l'Université de Berne puisque c'est là qu'a été mise au point l'expérience de la voile solaire. Peu après l'atterrissage du module lunaire en 1969 – avant même que le drapeau américain ne soit hissé – une voile en aluminium a été tendue sur la lune et exposée au soleil. La composition des atomes de vent solaire collectés a ensuite été étudiée dans les laboratoires de l'Institut de physique de Berne. Autre fait marquant en 2019: le lancement du satellite Cheops, le 18 décembre, première mission de classe S de l'ASE qui avait été sélectionnée en octobre 2012. Le lancement et la séparation se sont déroulés sans problème. Cheops est l'acronyme de CHaracterising ExOPlanet Satellite (satellite de caractérisation des exoplanètes). Ce «profileur» est un petit télescope optique en orbite terrestre basse qui mesurera ce qu'on appelle les transits d'exoplanètes.

## Conférence ministérielle de l'ASE Space19+

Les 27 et 28 novembre 2019 s'est tenue à Séville la conférence ministérielle de l'ASE, regroupant les 22 États membres. Le Conseil a assuré le financement de l'ASE à hauteur de 14,5 milliards d'euros pour les trois prochaines années et pour tous les programmes. Cela permettra à l'ASE de continuer à jouer un rôle majeur sur le marché spatial européen. Son programme scientifique en sera ainsi considérablement renforcé.

La Suisse contribue comme de coutume à garantir un accès indépendant de l'Europe à l'espace (lanceurs Ariane et Vega) et fait office de pionnier de la réduction des débris spatiaux dans le cadre du programme d'observation de l'environnement «Copernicus», unique au monde. La Suisse apporte également une contribution essentielle à la mini navette réutilisable «Space Rider» et participe à «Artemis», le programme américain d'exploration habitée de la Lune.



Le marché de l'espace devient de plus en plus concurrentiel et les transferts d'activité des entreprises publiques aux entreprises privées sont de plus en plus fréquents.

# Geschäftsstelle



Philip Kristensen

## Zwei PGLR-Anlässe

Die AEROSUISSE organisiert während den Sessions der eidgenössischen Räte für die Parlamentarische Gruppe für Luft- und Raumfahrt (PGLR) eine Veranstaltung zu einem aktuellen Thema. Präsiert wird diese Gruppe von Nationalrat Hans-Ueli Vogt. In der Sommersession des Parlaments wurde am 16. Juni 2019 die Infrastruktur für Drohnen thematisiert. Eine zentrale Rolle wird der Gesetzgeber bei den technischen Anforderungen, dem Management des Luftraums und der Infrastruktur spielen. Für die Schweizer Flugsicherung Skyguide steht die Erarbeitung eines nationalen Luftverkehrsmanagementsystem für Drohnen im Vordergrund.

In der Wintersession referierte Theo Rindlisbacher vom BAZL zum Thema «Fossilfreies Fliegen – Wunschtraum oder bald Realität». Im Zusammenhang mit den parlamentarischen Beratungen zur Einführung einer Flugticketabgabe stellte sich die Frage, wie die Luftfahrt

versammlung. Bundesrat Parmelin sicherte der Luftfahrt mit Blick auf die Herausforderungen einer nachhaltigen Entwicklung die Unterstützung des Bundes zu. Thomas Hurter betonte in seiner Rede, dass es in der Klimafrage auch um die Zukunft des Luftverkehrs in der Schweiz gehe. Die AEROSUISSE sei gefordert aufzuzeigen, dass Wachstum im Luftverkehr CO<sub>2</sub>-neutral erfolgen könne. Gleichzeitig müsse sie in der Politik und in der Bevölkerung mehr Akzeptanz schaffen: für die Existenz der Luftfahrt und den «service public», den die Luftfahrt für unser Land und unsere Volkswirtschaft erbringt.

## Swiss Aviation Day

Der Swiss Aviation Day 2019 hat am 17. Mai in Bern stattgefunden. Schwerpunkte waren die Arbeiten des BAZL zur neuen Luftraum- und Aviatikinfrastuktural-Strategie, die Monitoringstudie zur Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt und die Zukunft der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen. Im Zusammenhang mit dem Pilotprojekt Grenchen IFR ohne ATC hat die AEROSUISSE Heinz Wipf (Consulting CNS/ATM) beauftragt, seine unabhängige Expertensicht auf zwei Aspekte des Pilotprojekts Grenchen darzulegen, insbesondere dass die Voraussetzungen fehlen, um im Luftfahrtsystem Schweiz neue Technologien und Arbeitsprozesse einfach zu integrieren.

## Beratungen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes

Die AEROSUISSE hat zum Thema Flugticketabgabe und Privatflugabgabe im Rahmen einer Anhörung die UREK des Ständerates über die Position der Luftfahrt zur Flugticketabgabe informiert. Der Präsident der AEROSUISSE betonte gegenüber der UREK-S, dass eine nationale Flugticketabgabe die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Luftfahrt nicht reduziere, sondern Umwegverkehr produziere und zusätzlich zum EU-Emissionshandel und Corsia den Airlines weitere finanzielle Mittel entziehe.

## Stellungnahmen der AEROSUISSE

Die AEROSUISSE hat zu verschiedenen parlamentarischen Initiativen und Gesetzen Stellung bezogen, insbesondere zur Motion Candinas 18.3700 in Sachen Übertragung strafrechtlicher Zuständigkeit bei Flugunfällen an den Bund und zum Enteignungsgesetz. Hervorzuheben ist die Stellungnahme der AEROSUISSE zum Entwurf des SIL-Objektblattes Flugplatz Dübendorf, in welcher die AEROSUISSE die Rolle der Geschäftsluftfahrt als Erfolgsgarant für unsere stark exportorientierte, global vernetzte Wirtschaft betonte.

Bundesrat Parmelin sicherte der Luftfahrt mit Blick auf die Herausforderungen einer nachhaltigen Entwicklung die Unterstützung des Bundes zu.

mit Forschung und Innovation ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten kann. Diese Veranstaltung stand ganz im Fokus der Klimadebatte.

## Generalversammlung vom 3. Mai 2019

Bundesrat Guy Parmelin begrüßte in seiner neuen Funktion als Vorsteher des Wirtschaftsdepartements die Teilnehmer unserer General-



# 11 080

Privat- und Berufspiloten |  
Pilotes privés et professionnels

# Secrétariat

## Deux manifestations du GPAA

Lors des sessions des chambres fédérales, AEROSUISSE organise une manifestation sur un sujet d'actualité à l'intention de l'intergroupe parlementaire aéronautique et aérospatiale (GPAA). Ce groupe est présidé par le Conseiller national Hans-Ueli Vogt. La question des infrastructures pour drones a été abordée lors de la session d'été du Parlement, le 16 juin 2019. Le législateur jouera un rôle primordial en matière d'exigences techniques, de gestion de l'espace aérien et d'infrastructures. Skyguide, le prestataire de services de la navigation aérienne suisse, considère prioritaire le développement d'un système national de gestion du trafic aérien pour les drones.

Lors de la session d'hiver, Theo Rindlisbacher de l'OFAC a exposé le thème «Une aviation sans énergies fossiles: fiction ou réalité imminente?» Dans le cadre des délibérations parlementaires sur l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion, il a été question de la manière dont l'aviation pouvait contribuer à la réalisation des objectifs climatiques en misant sur la recherche et l'innovation. Cette manifestation s'inscrivait complètement dans le contexte du débat sur le réchauffement climatique.

## Assemblée générale du 3 mai 2019

Le conseiller fédéral Guy Parmelin, désormais en charge du Département de l'économie, a souhaité la bienvenue aux participants de notre assemblée générale. Il a assuré le soutien de la Confédération à l'aviation face aux enjeux du développement durable. Dans son discours, Thomas Hurter a souligné que la question du réchauffement climatique concernait également l'avenir du transport aérien en Suisse. AEROSUISSE a été appelée à démontrer que la croissance du trafic aérien pouvait être neutre en CO<sub>2</sub>. En même temps, elle doit favoriser une meilleure adhésion des décideurs politiques et du grand public: pour l'existence du transport aérien et le service public qu'il fournit à notre pays et à notre économie.

## Swiss Aviation Day

Le Swiss Aviation Day 2019 a eu lieu le 17 mai à Berne. Les principaux thèmes abordés ont été les travaux de l'OFAC sur les nouveaux objectifs pour l'espace aérien et l'infrastructure aérienne, le monitoring de la compétitivité de l'aviation civile suisse et l'avenir du contrôle aérien dans les aéroports régionaux. Concernant le projet pilote IFR sans ATC à Granges, AEROSUISSE a chargé Heinz Wipf (Consulting CNS/ATM) de présenter son avis d'expert indépendant sur

deux aspects du projet, en particulier sur le fait que les conditions permettant d'intégrer facilement de nouvelles technologies et méthodes de travail dans le système aéronautique suisse font défaut.

## Délibérations relatives à la loi sur le CO<sub>2</sub>

Lors d'une audition, AEROSUISSE a informé la CEATE du Conseil des États de la position du transport aérien concernant la taxe sur les billets d'avion et la taxe sur les vols privés. Le président d'AEROSUISSE a insisté auprès de la CEATE-E sur le fait qu'une taxe nationale sur les billets d'avion ne réduit pas les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation mais génère en revanche un trafic de contournement, tout en privant encore davantage les compagnies aériennes de ressources financières en s'ajoutant aux droits d'émission de l'UE et au Corsia.

Le conseiller fédéral Guy Parmelin  
a assuré le soutien de la Confédération  
à l'aviation face aux enjeux du  
développement durable.

## Prises de position d'AEROSUISSE

AEROSUISSE a pris position sur diverses initiatives parlementaires et textes de loi, notamment sur la motion Candinas 18.3700 concernant l'extension de la juridiction pénale fédérale aux accidents d'aviation ainsi que sur la loi fédérale sur l'expropriation. L'avis d'AEROSUISSE sur le projet de fiche PSIA de l'aérodrome de Dübendorf mérite une mention particulière. La Fédération y souligne le rôle de l'aviation d'affaires dans le succès de notre économie fortement exportatrice et mondialisée.



944

Helikopterpiloten |  
Pilotes d'hélicoptère

# Kommissionen | Commissions



Dr. Peter Wild

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

Im 2019 hat die K-BFI den Aviation Youth Congress (AYC) vom 13. Oktober 2018 ausgewertet und dabei festgestellt, dass abermals eine grosse Zufriedenheit besteht. Mit 8,3 Punkten auf einer Skala von 10, konnten die Bedürfnisse der jugendlichen Teilnehmer zum Vorjahr noch besser umgesetzt werden. Die K-BFI hat entschieden, dass sie nach zwei Durchführungen während den Herbstferien einen Versuch im Frühling-Frühsummer wagen will. Der nächste Anlass wäre für den 6. Juni 2020 vorgesehen gewesen, wiederum in Luzern, wurde aber aufgrund der Corona-Krise auf 2021 verschoben. Die K-BFI erhofft sich so noch mehr Teilnehmer. Es wurden auch andere Standorte evaluiert, aber die Vorteile des Verkehrshauses konnten nicht übertrumpft werden. Die Vorbereitungen mit ProAero sind bereits 2019 angelaufen.

## **Digitale Berufsinformationsplattform**

Die Broschüren «Ich lerne aviatisch» wurden im 2019 komplett verteilt. Nach eingehender Prüfung des Aufwandes für eine neue Broschüre, kam die K-BFI zum Schluss, dass das aviatische Umfeld zunehmend dynamischer ist und der Inhalt einer Broschüre bereits nach Monaten veraltet ist. Daher wird der Ansatz einer «Digitalen Informationsplattform und Jobbörse für die Luftfahrt» auf der Webseite der AEROSUISSE verfolgt. Die Bedürfnisse der Unternehmen und die Angebote können so jederzeit passend gestaltet werden. Die K-BFI erwartet 2020 eine Lösung.

## **Neuer Rahmenlehrplan Piloten**

Ferner informierte das Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation (SBFI) die AEROSUISSE, dass bis 2022 der «Rahmenlehrplan Piloten» aufgrund neuer Gesetzesgrundlagen vollständig überarbeitet werden muss. Die K-BFI wird daher den Kontakt zur Industrie und den Flugschulen suchen, um dies gemeinsam anzugehen.

Schliesslich vertrat die K-BFI die AEROSUISSE in den HF Konferenzen, informierte unzählige Berufsinformationszentren über die aviatischen Berufe und beantwortete auch Direktanfragen von Privatpersonen. Neu nimmt die K-BFI auch Einsitz im Arbeitgeberverband im Ressort Bildung und berufliche Aus- und Weiterbildung.

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

En 2019, la C-FRI a dressé un bilan de l'Aviation Youth Congress (AYC) du 13 octobre 2018 et constaté, cette fois encore, qu'il avait été très apprécié. Avec un score de 8,3 points sur une échelle de 10, les besoins des jeunes participants ont apparemment été encore mieux pris en compte que l'année précédente. La C-FRI a décidé qu'au terme de deux éditions pendant les vacances d'automne, une tentative pourrait être faite au printemps ou en début d'été. La prochaine édition prévue le 6 juin 2020, a été reportée en 2021, toujours à Lucerne. La C-FRI espère qu'elle attirera encore plus de participants. D'autres sites ont également été envisagés, mais les avantages du Musée suisse des transports sont difficilement égalables. Les préparatifs avec ProAero ont déjà commencé en 2019.

## **Plate-forme numérique d'information sur les carrières**

Les brochures «Je m'oriente vers l'aviation» ont été entièrement distribuées en 2019. Après un examen approfondi des dépenses requises pour une nouvelle brochure, la C-FRI est parvenue à la conclusion que l'environnement aérien évoluant de plus en plus rapidement, le contenu d'une brochure serait déjà dépassé au bout de quelques mois. AEROSUISSE reste donc engagée sur la voie d'une «plate-forme d'information numérique et d'une bourse de l'emploi pour l'aviation» sur son site internet. Les besoins et les offres des entreprises peuvent ainsi être publiés à tout moment. La C-FRI attend une solution en 2020.

## **Nouveau plan d'étude cadre pour les pilotes**

Le Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation – SEFRI a par ailleurs informé AEROSUISSE que le «plan d'étude cadre pour les pilotes» devrait être entièrement révisé d'ici 2022 en raison de la nouvelle législation. La C-FRI cherchera donc la concertation avec les représentants du secteur et les écoles de pilotage en croisant les intelligences pour résoudre cette question.

Enfin, la C-FRI a parlé au nom d'AEROSUISSE lors des conférences des ES, informé d'innombrables centres d'information sur les métiers de l'aviation et également répondu aux demandes directes de particuliers. Depuis peu, la C-FRI est également membre de la section Éducation et formation professionnelle initiale et continue de l'Union patronale suisse.

# Luftwaffe | Forces aériennes

## Deutliches Ja für neue Kampffjets

Am 20. Dezember 2019 hat das Parlament den Planungsbeschluss über die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge verabschiedet. Im Nationalrat erfolgte die Zustimmung mit 123 gegen 68 Stimmen bei 5 Enthaltungen, im Ständerat mit 33 gegen 10 Stimmen bei einer Enthaltung. Die AEROSUISSE nimmt dieses positive Resultat mit grosser Freude zur Kenntnis, umso mehr als auch das neue, politisch nach links gedriftete Parlament der Beschaffung neuer Kampfflugzeuge für sechs Milliarden Franken bis 2030 deutlich zugestimmt hat. Da gegen diesen Planungsbeschluss das Referendum ergriffen wurde, wird er am 27. September 2020 der Schweizer Stimmbevölkerung vorgelegt.

## Stark belastete F/A-18 Hornets

Risse in den Landeklappen einzelner F/A-18 Hornets der Schweizer Luftwaffe haben 2019 dazu geführt, dass die ganze Flotte überprüft werden musste. Während des WEF 2020 sind aber 17 Hornets der Luftwaffe zur Verfügung gestanden, seither sind im Durchschnitt 12 bis 14 F/A-18 einsatzbereit. Die Luftwaffe steht in einem intensiven Austausch mit der RUAG, um die Nutzung dieser Kampffjets bis 6000 Flugstunden und 2030 sicherzustellen. Der hohe Unterhaltsaufwand zeigt aber, wie dringend der Ersatz der Hornets ist.

## RUAG erneuert Cougars der Luftwaffe

Bis Mitte 2022 wird RUAG 10 der 1998 beschafften Cougar-Helikopter in Emmen auf den neuesten Stand der Technik bringen. Dabei werden die elektronischen Systeme für die Flugsteuerung und Navigation sowie für die Kommunikation umfassend modernisiert.

## Un OUI retentissant pour les nouveaux avions de combat

Le 20 décembre 2019, le Parlement a adopté l'arrêté de planification sur l'acquisition de nouveaux avions de combat. Au Conseil national, il a été approuvé par 123 voix contre 68 avec 5 abstentions ; au Conseil des États, par 33 voix contre 10 avec 1 abstention. AEROSUISSE se félicite vivement de ce résultat positif, d'autant plus que le nouveau parlement – qui a dérivé politiquement à gauche – a clairement approuvé l'acquisition de nouveaux avions de combat pour six milliards de francs suisses d'ici 2030. Cet arrêté de planification faisant l'objet d'un référendum, il sera soumis aux électeurs suisses le 27 septembre 2020.

## F/A-18 Hornet fortement sollicités

Des fissures dans les volets d'atterrissage de certains F/A-18 Hornet des Forces aériennes ont conduit à l'inspection de toute la flotte en 2019. Lors du Forum économique mondial 2020, cependant, 17 Hornet étaient à la disposition des Forces aériennes. Depuis, une moyenne de 12 à 14 F/A-18 appareils sont opérationnels. Les Forces aériennes sont en contact étroit avec RUAG pour assurer l'utilisation de ces avions de combat à concurrence de 6000 heures de vol d'ici à 2030. Cependant, leurs coûts d'entretien élevés montrent à quel point il est urgent de les remplacer.

## RUAG renouvelle les Cougar des Forces aériennes

D'ici à mi-2022, RUAG dotera à Emmen d'une technologie de pointe 10 des hélicoptères Cougar achetés en 1998. Les systèmes électroniques de commande de vol et de navigation ainsi que de communication seront entièrement modernisés.



Div. Bernhard Müller



Im Durchschnitt sind 12 bis 14 Hornets einsatzbereit. | Une moyenne de 12 à 14 F/A-18 appareils sont opérationnels.

# 51. Generalversammlung

## 51<sup>e</sup> Assemblée générale



Bundesrat Guy Parmelin begrüßte als Vorsteher des Wirtschaftsdepartements die Teilnehmer der Generalversammlung.

Le conseiller fédéral Guy Parmelin, désormais en charge du Département de l'économie, a souhaité la bienvenue aux participants de notre assemblée générale.



Thomas Hurter und (et) Guy Parmelin.



Thomas Klühr (Swiss), Joana Filippi (FZAG) und (et) Stefan Tschudin (FZAG)



Matthias Jauslin (Aero Club), Willy Ruf (Swissport) und (et) Paul Kurrus.



Dominique Peter (Schweizerischer Verband Ziviler Drohnen),  
Robert Appel (IG Euroairport)



Der langjährige Vizepräsident Dr. Dieter Neupert verabschiedete sich.  
Le vice-président de longue date Dr. Dieter Neupert a dit au revoir.



Der AEROSUISSE-Award 2019 ging an den Weltraumforscher Prof. Dr. Johannes Geiss, den seine Gattin von Jury-Präsident Rudolf Gerber und Thomas Hurter in Empfang nahm. | Le AEROSUISSE Award 2019 a été décerné au professeur de recherche spatiale Prof. Dr. Johannes Geiss, que sa femme a reçu du président du jury Rudolf Gerber et Thomas Hurter.

# Vorstand | Le comité de direction

## Ausschuss | Comité exécutif



**Thomas Hurter**  
Nationalrat,  
Präsident



**Matthias Suhr**  
Direktor  
EuroAirport,  
Vizepräsident



**Alex Bristol**  
CEO Skyguide



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



**Claudio Lasagni**  
CEO Air Service  
Basel GmbH



**Div. Bernhard Müller**  
Kommandant  
Luftwaffe



**Helene Niedhart,**  
CEO Cat  
Aviation, SBAA



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



**Stefan Tschudin**  
COO Flughafen  
Zürich AG

## Vorstand | Comité de direction



**Philip Kristensen**  
Geschäftsführer



**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



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



**Bruno E. Giger,**  
Swiss ASD  
(Aerospace,  
Security  
Defence)



**Dr. Peter Guggenbach**  
CEO RUAG  
Space



**Philippe Hauser**  
CEO AOPA  
Switzerland



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



**Dr. Thomas Koller**  
Geschäftsführer  
Aviationsuisse



**Andreas Meier**  
CEO Swiss  
Helicopter AG



**Jorge Pardo**  
Geschäftsführer  
Verband Schweizer  
Flugplätze



**Davide Pedrioli**  
Delegato  
cantonale  
aviazione civile



**Willy Ruf**  
Senior VP  
Schweiz,  
DACH, Swissport  
International AG



**André Schneider**  
Direktor  
Genève  
Aéroport



**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 Gaus**

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

### Vorstand Comité de direction

**Thomas Hurter\***

Präsident | Président

**Matthias Suhr\***

Vizepräsident | Vice-président  
Flughäfen | aéroports

**Alex Bristol\***

Flugsicherung | navigation aérienne

**Yves Burkhardt\***

Leichtaviatik, Luftsport | aviation légère,  
sport aérien

**Claudio Lasagni\* |  
Heinz Aebi | Markus Kälin**

Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe |  
avionneurs et entreprises d'entretien

**Div. Bernhard Müller\***

Luftwaffe | Forces aériennes

**Helene Niedhart\***

Business Aviation | aviation d'affaires

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

Kommerzielle Luftfahrt | aviation commerciale

**Stefan Tschudin\* |  
André Schneider**

Flughäfen | aéroports

**Stefan Becker**

Rettungsflugwesen | vols de sauvetage

**Christian Boppart**

Hängegleiter | vol libre

**Daniel Gaus**

Risikomanagement und Versicherungen |  
gestion du risque et assurances

**Bruno E. Giger**

Industrie | Industrie

**Dr. Peter Guggenbach**

Raumfahrt | aérospatiale

**Philippe Hauser**

General Aviation | aviation générale

**Dr. Thomas Koller**

Luftfahrtnutzer |  
utilisateurs du transport aérien

**Jorge Pardo**

Flugplätze | aérodromes

**Davide Pedrioli**

Region Südschweiz | région méridionale

**Willy Ruf**

Abfertigungsgesellschaften |  
sociétés d'assistance au sol

### Geschäftsführer Directeur

**Philip Kristensen\***

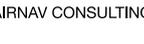
### Kommunikation Communication

**Hansjörg Bürgi**

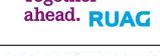
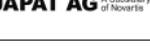
\*Diese Vorstandsmitglieder gehören auch dem Ausschuss an.

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

# Mitglieder | Les membres

 2ASSISTU care. train. prevent.	2assistU GmbH, Brugg AG	 BHS Excellence in Business Aviation	BHS Aviation AG, Glattbrugg
 acr Switzerland	ACR Switzerland, Zug	 Board of Airline Representatives in Switzerland B.A.R., Zürich-Flughafen	
 Aéroport de Neuchâtel SA	Aéroport de Neuchâtel SA, Colombier	 BTEE SA airtrace	BTEE SA Environnement - Sécurité - Aéroportuaire/ AIRTRACE, Genève
 sion airport VALAIS ROMANDE	Aéroport de Sion, Sion	 cargologic	Cargologic AG, Zürich-Flughafen
 Les Eplatures Aéroport Airport Flughafen	Aéroport Régional Les Eplatures SA, La Chaux-de-Fonds	 CAT AVIATION	Cat Aviation AG, Zürich-Flughafen
 Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA, Lausanne	Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA, Lausanne	 Cessna Zurich Citation Service Center, Zürich-Flughafen	
 Aero Visto INTERIOR SERVICES Approved excellence.	AeroVisto Interior Services AG, Altenrhein	 CGS Zürich • Genève • Basel	CGS Corporate Group Service AG, Zürich-Flughafen
 Air-Espace Flight Academy, Colombier	Air-Espace Flight Academy, Colombier	 chair	Chair Airlines AG, Zürich
 AAS Aéro Assistance Services	Airline Assistance Switzerland AG, Zürich-Flughafen	 CLEMESSY	Clemessy Switzerland AG, Basel
 AIRNAV CONSULTING	AIRNAV CONSULTING GmbH, Zürich	 CLIN D'AILES Musée de l'Aviation Militaire de Payerne	Clin d'Ailes - Musée de l'Aviation Militaire de Payerne, Payerne
 AIRPORT-BUOCHS AG Zentralschweiz LSZC	Airport Buochs AG, Buochs	 CUSTODIO Airport Security Solutions	Custodio AG, Zürich-Flughafen
 airservicebasel	Air Service Basel GmbH, Basel-Flughafen	 ddpConcepts	ddpConcepts GmbH, Ennetbürgen
 ALBINATI AERONAUTICS	Albinati Aeronautics SA, Genève-Aéroport	 dnata	dnata Switzerland AG, Zürich-Flughafen
 ALLJETS AVIATION EXPERTISE	AllJets AG, Kloten	 DUFREY	Dufry International AG, Basel
 alpaviation Flight & Training Center Bern	alpaviation ag, Bern	 easyJet	easyJet Switzerland SA, Genève-Aéroport
 altran	Altran AG, Zürich	 E Aviation	E-Aviation Swiss Sagl, Agno
 AMAC AEROSPACE	AMAC Aerospace Switzerland AG, Basel	 ECOLE DE PARACHUTISME DE CHÂTEAU-OEX	Ecole de Parachutisme de Château-d'Oex Sàrl, Château-d'Oex
 AON Empower Results®	AON Schweiz AG, Rapperswil	 EFOS FLIGHT-CHARTER	EFOS Flight Charter AG, Kloten
 AGAA Association Genevoise d'Aviation d'Affaires	Association Genevoise d'Aviation d'Affaires AGAA, Genève-Aéroport	 Engadin Airport Samedan - Samedan	Engadin Airport, Samedan
 AVENERGY SUISSE	Avenergy Suisse, Zürich	 ERMINI Attorney-at-law Rechtsanwalt	Ermini AG, Zürich
 avex Aviation Experts AG	Avex Aviation Experts AG, Wallisellen	 EuroAirport BASEL, MULHOUSE, FREIBURG	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
 aviation suisse Verband für die Schweizer Luftfahrt Association pour l'aviation suisse Associazione per l'Aviazione Svizzera	Aviationsuisse, Zürich	 ExecuJet Europe AG	ExecuJet Europe AG, Zürich-Flughafen
 SkyNews.ch	Aviation Media AG, Teufen ZH	 FLIEGERSCHULE BIRRFELD	Fliegerschule Birrfeld AG, Birrfeld
 AvisSwiss Aviation in your Hand	AviSwiss GmbH, Zollikon	 FLUBAG	FLUBAG Flugbetriebs AG, Neudorf
 BGI INSURANCE BROKERS	BGI Bertil Grimme AG Insurance Brokers, Zug	 BERN AIRPORT	Flughafen Bern AG, Belp

# Mitglieder | Les membres

 <b>FLUGHAFEN ZÜRICH</b>	Flughafen Zürich AG, Zürich-Flughafen	 <b>KESSLER</b> <small>Mit Sicherheit verbindet.</small>	Kessler & Co AG, Zürich
 <b>FLUGPLATZ DÜBENDORF</b>	Flugplatz Dübendorf AG, Dübendorf		Kopter Group AG, Mollis
 <b>FLUGSCHULE BASEL</b>	Flugschule Basel AG, Basel-Flughafen		Legendair Ltd., Beinwil am See
 <b>FLUGSCHULE EICHENBERGER AG</b>	Flugschule Eichenberger AG, Buttwil		Lightwing Aircraft AG, Stans
 <b>FRANKE</b> Franke Industrie AG	Franke Industrie AG, Aarburg		LSG Sky Chefs First Catering Schweiz AG, Bassersdorf
	Gate Group Holding, Zürich-Flughafen		Lufthansa Aviation Training Switzerland, Zürich-Flughafen
	gatesocial.com, Altendorf		Lugano Airport SA, Agno
	General Aviation Genossenschaft Basel, Basel-Flughafen		Mecaplex AG, Grenchen
	Genève Aéroport		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		The Nuance Group AG (Dufry Group), Glattbrugg
	groWing of Switzerland GmbH, Hünenberg		Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans
	Helvetic Airways AG, Wilen SZ		Pratt & Whitney Aero Engines International GmbH, Luzern
	Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Kloten		Premium Jet AG, Zürich-Flughafen
	IBC Insurance Broking & Consulting Zürich AG, Zürich		Protectas Aviation Security AG, Zürich-Flughafen
	IG AirCargo, Zürich-Flughafen		Proventavia LLC, Schindellegi
	IG Berner Luftverkehr, Bern		Rabbit-Air AG, Bachenbülach
	IG Flughafen Zürich, Zürich-Flughafen		Rega Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen
	IG EUROAIRPORT, Basel		Regionalfugplatz Jura-Grenchen AG, Grenchen
	Ingold Aviation LLC, Zürich		Renz & Partners, Bern
	ISS Facility Services AG, Zürich-Flughafen		RUAG Schweiz AG, Emmen/Zürich
	Japat AG, Basel		SASPA Swiss Aviation Service Providers Association, Zürich
	Jet Aviation AG, Basel		Schellenberg Wittmer SA, Genève
	Ju-Air, Dübendorf		Schweizer Luftwaffe, Bern

# Mitglieder | Les membres

	Schweiz. Gletscherpiloten-Vereinigung SGPV – Association suisse des pilotes de glaciers ASPG, Luzern		TEKO Schweizerische Fachschule, Luzern
	Schweiz. Hängegleiter-Verband – Fédération Suisse de Vol Libre, Zürich		Thommen Aircraft Equipment AG, Muttenz
	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		Vebego Airport AG, Zürich
	Schweiz. Vereinigung für Flugwissenschaften – Association suisse des sciences aérotechniques, Zürich		Verkehrshaus der Schweiz, Luzern
	ShAir AG, Zürich		Vulcanair SA, Vézenaz
	Skyguide, Schweizerische AG für zivile und militärische Flugsicherung, Genf		Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg
	Sky Jet AG, Zürich-Flughafen		Zürich Versicherungsgesellschaft, Zürich
	Slot Coordination Switzerland, Zürich-Flughafen		
	SPAS Seaplane Pilots Association Switzerland, Lutry		<b>Einzelmitglieder   Membres physiques</b>
	Speedwings Business SA, Payerne		Paul Kurrus, Ehrenpräsident, Arlesheim
	SR Technics Switzerland AG, Zürich-Flughafen		Dr. Pierre Moreillon, Ehrenpräsident, Lausanne
	SSIG Swiss Space Industries Group, Zürich		Kurt Howald, Ehrenmitglied, Muri b. Bern
	Super Constellation Flyers Association, Basel		Dr. Dieter Neupert, Ehrenmitglied, Zollikon
	Swiss aeropole SA, Payerne		Christian P. Tschudi, Ehrenmitglied, Rüschlikon
	Swiss Aerospace Cluster, St.Gallen		
	SWISS ASD The Aeronautics, Security and Defence Division of Swissmem, Zürich		<b>Fördermitglied   Membre de soutien</b>
	Swiss Business Aviation Association SBAA, Zürich-Flughafen		Bruno Dobler, Eglisau
	Swiss Flight Services SA, Cortaillod		
	Swiss International Air Lines AG, Basel		
	Swiss Helicopter Association, Bern		
	Swissport International Ltd., Zürich-Flughafen		
	Swiss PSA, Swiss Pilot School Association		
	Swiss Quality Broker Partner AG, Sargans		
	TAG Aviation SA, Genève-Aéroport		

# Stimmen | Votes



«Die Luftfahrt ist ein wichtiger Pfeiler der Schweiz, wirtschaftlich wie militärisch. Das ist der Grund, weshalb wir mit Air2030 die heutigen Mittel der Luftwaffe erneuern. Es geht um den Schutz unserer Bevölkerung. Der Dachverband AEROSUISSE, dem auch unsere Luftwaffe angehört, spielt dabei eine zentrale Rolle. Militärische und zivile Akteure müssen sich regelmässig austauschen. Die AEROSUISSE gewährleistet diesen Austausch.»

**Viola Amherd, Bundesrätin**

«Le transport aérien est un pilier essentiel de l'économie et de l'organisation militaire suisses. C'est la raison pour laquelle nous renouvelons les ressources actuelles des Forces aériennes dans le cadre d'Air2030, dans une logique de protection de notre population. La fédération faîtière AEROSUISSE, dont les Forces aériennes sont adhérentes, joue un rôle fondamental à cet égard. Les acteurs militaires et civils doivent échanger régulièrement des informations. AEROSUISSE permet cet échange.»

**Viola Amherd, Conseillère fédérale**

«Die Schweiz ist als exportorientiertes Land auf einen funktionierenden Luftverkehr angewiesen. Dies erfordert eine Luftfahrtpolitik, die AEROSUISSE prägt und gestaltet. Der Verband, der die ganze Vielfalt der zivilen Luft- und Raumfahrt repräsentiert, kann dabei auch künftig auf die Unterstützung durch den Schweizerischen Arbeitgeberverband zählen.»

**Valentin Vogt, Präsident des Schweizerischen Arbeitgeberverbandes**

«Nation exportatrice, la Suisse a besoin d'un transport aérien efficace. Il faut pour cela une politique aéronautique qu'AEROSUISSE influence et accompagne. La Fédération, qui représente toute la diversité de l'aviation civile et de l'aérospatiale, peut compter aujourd'hui comme demain sur le soutien de l'Union patronale suisse.»

**Valentin Vogt, président de l'Union patronale suisse**



«Wir rollen für unsere Gäste gerne den roten Teppich aus, damit sie die Schweiz noch bequemer entdecken können. Für viele Gäste ist dieser rote Teppich ihre Flugreise in die Schweiz. Darum ist für uns eine gesunde Luftfahrt-Branche von zentraler Bedeutung. Die AEROSUISSE setzt sich dafür – und damit auch für einen gesunden Tourismus – ein.»

**Brigitta M. Gadiet, Präsidentin Schweiz Tourismus**

«Nous sommes heureux de dérouler le tapis rouge pour nos visiteurs afin qu'il leur soit toujours plus facile et agréable de découvrir la Suisse. Pour un grand nombre d'entre eux, ce tapis rouge est leur vol vers la Suisse. Un secteur aéronautique bien portant est donc d'une importance capitale pour nous. AEROSUISSE s'y engage – notamment au bénéfice du tourisme.»

**Brigitta M. Gadiet, Présidente de Suisse Tourisme**



AERO  SUISSE

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

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

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