



A E R O

S U I S S E



JAHRESBERICHT 2020
RAPPORT ANNUEL 2020
RESOCONTO ANNUO 2020



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

AEROSUISSE

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

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

Der AEROSUISSE gehören heute rund **130 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 faîtière, AEROSUISSE défend les intérêts de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses et veille à préserver leurs moyens d'existence. Elle exerce son influence sur la législation dans ces deux domaines.

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

AEROSUISSE regroupe aujourd'hui près de **130 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.

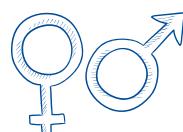
L'importance que revêtent l'aéronautique et l'aérospatiale pour l'économie suisse mérite d'être soulignée. Plus de 33 milliards de francs de valeur ajoutée, ce qui correspond à **5,6 % du PIB**, ainsi que plus de 190'000 emplois sont en corrélation avec le secteur aéronautique. L'aéronautique et l'aérospatiale 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



Auf unserer Website erfahren Sie mehr über die Bedeutung der Luft- und Raumfahrt für die Schweiz und ihre Bevölkerung: www.aerosuisse.ch.
Vous trouverez plus de précisions sur l'importance du transport aérien et aérospatial pour la Suisse et sa population sur www.aerosuisse.ch.

INHALT | CONTENU

Vorwort des Präsidenten	4	Introduction du président
Schwerpunkte der Verbandsarbeit der AEROSUISSE	6	Principales réalisations d'AEROSUISSE
Kommerzielle Luftfahrt	8	Aviation commerciale
Landesflughäfen	10	Aéroports nationaux
Flugabfertigung	12	Assistance en escale
Helikopterbranche	13	Secteur de l'hélicoptère
Business Aviation	14	Aviation d'affaires
Flugsicherung	16	Navigation aérienne
Luft- und Raumfahrtindustrie	18	Industrie aéronautique et aérospatiale
Geschäftsstelle	20	Secrétariat
Kommissionen	22	Commissions
Luftwaffe	23	Forces aériennes
52. Generalversammlung	24	52 ^e Assemblée générale
Vorstand	26	Comité de direction
Organigramm	27	Organigramme
Mitglieder	28	Membres
Stimmen	31	Votes

Herausgeber: AEROSUISSE, Redaktion: Aero Publications GmbH, Teufen ZH, Hansjörg Bürgi | Übersetzungen: Diane Müller-Tanquerey

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

Fotos Inhalt: Hansjörg Bürgi (www.skynews.ch) (Seite 10, 13, 14, 16, 24, 25), SASPA (6, 11, 12), Marco Pianca (15), Max Fankhauser (24, 25)

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

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

Photos: Hansjörg Bürgi (www.skynews.ch) (pages 10, 13, 14, 16, 24, 25), SASPA (6, 11, 12), Marco Pianca (15), Max Fankhauser (24, 25)

Titelbild: Die Hornets der Schweizer Luftwaffe werden bis 2030 von einem neuen Kampfjet abgelöst. (Foto VBS)

Couverture: Les Hornet des Forces aériennes suisses seront remplacés par un nouvel avion de combat d'ici 2030. (Photo VBS)

Rückseite: Im Frühling 2020 waren in Dübendorf 23 Flugzeuge von Swiss, Edelweiss und Helvetic abgestellt. (Foto Hansjörg Bürgi)

Verso : Au printemps 2020, 23 avions de Swiss, Edelweiss et Helvetic étaient stationnés à Dübendorf. (Photo Hansjörg Bürgi)

Vorwort des Präsidenten



Thomas Hurter

Liebe Leserinnen, liebe Leser

2020 geht als schwierigstes Jahr in die gut 100-jährige Geschichte der zivilen Luftfahrt ein. Die International Air Transport Association (IATA) verzeichnete weltweit einen Rückgang von rund 66 Prozent bei der Nachfrage nach Flugreisen. Die drei Schweizer Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel sind 2020 von über 70 Prozent weniger Passagieren als im Vorjahr benutzt worden. Die Coronapandemie hat dem Tourismus und damit auch dem Flugverkehr in einem Ausmass geschadet, das man nie für möglich gehalten hätte. Völlig unverschuldet ist der Luftverkehr von den Auswirkungen der Pandemie an den Boden gezwungen worden.

Systemrelevanz der Luftfahrt anerkannt

Die AEROSUISSE hat sich im Frühling 2020 massgeblich für das Rettungspaket des Bundes mit Bürgschaften für die schweizerische

nachfrage der Swiss die ganze Pandemie-Zeit hindurch ermöglicht, diverse Langstrecken regelmässig zu bedienen.

Luftfahrt braucht Planungssicherheit

Was die Luftfahrt braucht, ist Planungssicherheit. Teilweise täglich ändernde Covid-19-Vorschriften bewirken genau das Gegenteil und verunsichern die Reisenden weiter. Als einer der wichtigsten Pfeiler der weltweiten Mobilität muss die Luftfahrt verstärkt für eine Corona-Exit-Strategie kämpfen: Dafür haben weltweit – in einem ersten Schritt mindestens europaweit – einheitliche Massnahmen für geimpfte Passagiere zu gelten. Negativ getestete Personen sollen eine Quarantäne umgehen können.

In der Bevölkerung herrscht ein grosses Nachholbedürfnis für Reisen. Die Fluggesellschaften und Flughäfen bereiten sich auf eine Erholung im Sommer 2021 vor. Wenn diese aufgrund von nach wie vor geltenden Reisebeschränkungen nicht eintreten kann, dann werden auch in der Schweiz Tausende von Arbeitsplätzen im Luftverkehr schlicht vernichtet.

Zweckbindung für CO₂-Abgaben

Mittlerweile ist das CO₂-Gesetz vom Parlament beschlossen, doch das Referendum ist dagegen ergriffen worden. Die Luftfahrt stellt sich nicht gegen die Ziele des CO₂-Gesetzes, jedoch gegen den gewählten Weg. Würden die CO₂-Abgaben volumnäglich etwa für die Entwicklung von nachhaltigem Treibstoff oder neuen Antriebstechnologien verwendet, könnte das Gesetz für die Luftfahrt Sinn machen. Doch von dieser Zweckbindung sind wir weit entfernt. Wenn es nicht gelingt, die Einnahmen aus der Flugticket- und Privatjet-Abgabe für Innovationen in der Luftfahrt einzusetzen, wird damit nur die Wettbewerbsfähigkeit und Investitionskraft der schweizerischen Luftfahrt geschwächt. Zudem könnten neben der Zweckbindung auch Zielvereinbarungen mit den Stakeholdern ein gangbarer Weg sein.

Nationalrat Thomas Hurter, Präsident

«Die Coronakrise hat auch gezeigt, welche wichtige Rolle die Luftfracht überhaupt spielt.» **Thomas Hurter**

Luftfahrt eingesetzt. Die Systemrelevanz der Luftfahrt wurde auch auf politischer Ebene anerkannt und von Bundesrat und Parlament bestätigt. Dadurch haben die Airlines, die Airports und die flugnahen Betriebe die Krise bislang überlebt. Doch die von Land zu Land unterschiedlichen Coronamassnahmen haben zu anhaltenden Reisebeschränkungen geführt, welche den für Ende 2020 erwarteten Silberstreif am Horizont gleich wieder verblassen liessen. In den ersten Monaten des Jahres 2021 ist der Flugverkehr gar auf dasselbe Niveau wie im Mai/Juni des Krisenjahres 2020 gesunken.

Ohne Luftfracht kein Schutzmaterial

Doch die Coronakrise hat auch gezeigt, welche wichtige Rolle die Luftfracht überhaupt spielt. Ohne die Cargo-Flüge hätte die Schweiz nicht das dringend notwendige Schutzmaterial beschaffen und die Versorgung mit der Schweiz mit Gütern des täglichen Bedarfes sicherstellen können. Zudem hat die anhaltende Fracht-

Introduction du président

Chers lecteurs, chères lectrices

2020 a été globalement la pire année de l'histoire plus que centenaire de l'aviation civile. À l'échelle mondiale, l'Association internationale du transport aérien (IATA) a enregistré une baisse d'environ 66 % de la demande de transport aérien. Les trois aéroports nationaux suisses de Zurich, Genève et Bâle ont accusé une diminution de plus de 70 % du nombre de passagers par rapport à l'année précédente. La pandémie de coronavirus a porté atteinte au tourisme, et donc aux voyages en avion, dans une mesure jamais imaginée. Sans la moindre responsabilité, le transport aérien s'est retrouvé paralysé par les effets de la pandémie.

Reconnaissance de l'importance systémique de l'aviation

Au printemps 2020, AEROSUISSE a joué un rôle majeur dans l'aboutissement des mesures de sauvetage du transport aérien suisse garanties par la Confédération. L'importance systémique de l'aviation a également été reconnue au niveau politique et confirmée par le Conseil fédéral comme par le Parlement. Grâce à cela, les compagnies aériennes, les aéroports et les entreprises connexes ont jusqu'à présent survécu à la crise. Toutefois, les mesures disparates prises d'un pays à l'autre pour endiguer la pandémie ont imposé des restrictions de voyage qui se sont éternisées, éloignant à nouveau l'horizon d'une reprise naguère envisagée pour fin 2020. Dans les premiers mois de 2021, le trafic aérien est même retombé au même niveau qu'en mai/juin de l'année de crise 2020.

Pas de fret aérien, pas de matériel de protection

La crise du coronavirus a toutefois révélé l'importance cruciale du fret aérien. Sans les vols de fret, la Suisse n'aurait pas pu se procurer le matériel de protection médicale dont elle avait urgemment besoin, ni assurer l'approvisionnement de la Suisse en biens de consommation courante. En outre, la demande soutenue de fret a permis à Swiss d'exploiter régulièrement certaines lignes long-courriers pendant toute la période de la pandémie.

L'aviation doit pouvoir planifier

Ce dont le secteur a besoin, c'est de pouvoir planifier. Le fait de modifier partiellement mais de jour en jour la réglementation Covid 19 produit exactement l'effet inverse, ce qui déstabilise encore plus les voyageurs. L'aviation est l'un des piliers de la mobilité mondiale. Elle doit se battre davantage pour une stratégie de sortie

de crise : des mesures uniformes pour les passagers vaccinés doivent s'appliquer – au moins en Europe, dans un premier temps, puis dans le monde entier. Les personnes dont le test est négatif devraient pouvoir éviter la quarantaine. Une grande partie de la population a très envie

« La crise du coronavirus
a toutefois révélé l'importance cruciale
du fret aérien. » Thomas Hurter

de reprendre enfin les voyages. Les compagnies aériennes et les aéroports se préparent à une reprise à l'été 2021. Si cet objectif n'est pas atteint en raison des restrictions de voyage encore en vigueur, la Suisse perdra tout simplement elle aussi des milliers d'emplois dans le transport aérien.

Affectation des fonds pour les taxes sur le CO₂
La révision de la loi sur le CO₂ a été décidée par le Parlement mais des comités référendaires ont entre-temps déposé suffisamment de signatures contre le texte. L'aviation ne s'oppose pas aux objectifs de la loi sur le CO₂, mais à la voie choisie. Si les taxes sur le CO₂ étaient entièrement affectées au développement de carburants durables ou de nouvelles technologies de propulsion, par exemple, la loi prendrait tout son sens pour notre secteur. Mais nous en sommes loin. Si nous ne parvenons pas à utiliser les recettes de la taxe sur les billets d'avion et les jets privés pour financer des innovations, cela ne fera qu'affaiblir la compétitivité et le pouvoir d'investissement de l'aviation suisse. Outre l'affectation des fonds, des accords ciblés avec les parties prenantes pourraient également être une option viable.

Thomas Hurter, conseiller national, président

Schwerpunkte der Verbandsarbeit der AEROSUISSE



Im Mai 2020 flog eine Antonov 124 total 12'000 Kartons mit Schutzmateriel von China nach Zürich. | En mai 2020, un Antonov 124 a transporté un total de 12'000 cartons contenant du matériel de protection entre la Chine et Zurich.

Überbrückungsfinanzierung gesichert

Die AEROSUISSE hat 2020 ihren arbeitsintensivsten Frühling in ihrer 51-jährigen Geschichte erlebt. Doch dank der politischen Arbeit vor und hinter den Kulissen ist es gelungen, die erforderlichen Überbrückungskredite für die von der Coronakrise enorm stark betroffene Branche zu realisieren. Am 8. April 2020 bezeichnete Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga die Luftfahrtindustrie als eine volkswirtschaftlich kritische Infrastruktur und für den Export und den Tourismus essenziell. Deshalb hat der Bundesrat eine Überbrückungsfinanzierung beschlossen. Das Parlament hat diese Kredite im Umfang von 1,275 Milliarden für Swiss und Edelweiss in der Sondersession Anfang Mai genehmigt. Zustimmung fand auch die Anpassung des Luftfahrtgesetzes, womit auch die flugnahen Betriebe unterstützt werden können. Die AEROSUISSE hat sich auch da massgeblich eingebracht. Zudem konnte sie verhindern, dass im Gesetz zur Rettung der Luftfahrt klima- und sozialpolitische Bedingungen verankert wurden, wie etwa ein Verbot von gewerbsmässigen Inlandflügen, zusätzliche Sozialauflagen oder Hürden für den Ausbau von Flughäfen.

Schadensbegrenzung bei Flugticketabgabe

Mit 132 zu 56 Stimmen hat der Nationalrat dem CO₂-Gesetz und somit auch der Flugticketabgabe Mitte Juni zugestimmt. Die AEROSUISSE hat in der Debatte nochmals herausgestrichen, dass

tätigkeit in ganz Europa wieder sprunghaft zu. Bereits im Juli ordnete die Schweiz für ein Land nach dem anderen und sehr kurzfristig für alle Rückkehrenden eine Quarantäne von zehn Tagen an, so brach der Luftverkehr erneut zusammen. Heute weiss man, dass diese Quarantäne-Bestimmungen wenig gesundheitlichen Nutzen haben, dagegen einen grossen wirtschaftlichen Schaden verursachen. Im vierten Quartal 2020 bewegte sich der Flugverkehr in der Schweiz auf einem Niveau von rund 20 Prozent des Vorjahres. Die AEROSUISSE setzt sich deshalb für einheitliche europäische Covid-19-Regeln ein, damit wenigstens im Schengenraum wieder gereist werden könnte, bis dann hoffentlich der Impfstoff auch die Wiederaufnahme des Interkontinentalverkehrs ermöglicht.

Forderungen an den Bundesrat

Die AEROSUISSE sass an einem Runden Tisch der Exportwirtschaft, der von Bundesrat Guy Parmelin geleitet wurde, und informierte über die sehr negativen Auswirkungen auf die Luftfahrtbranche. Für die AEROSUISSE ist es zentral, dass bei der Eindämmung der Epidemie die Massnahmen mit den Nachbarstaaten und international harmonisiert werden. Einmal mehr wurde darauf hingewiesen, wie wichtig ein risikobasierter Ansatz ist. Wer einen negativen Test vorweisen kann, soll in Zukunft reisen können. Auch ist die Verhältnismässigkeit stärker zu gewichten. Die AEROSUISSE hat Ende August diese Forderungen mit einem Brief an die Bundesräte Simonetta Sommaruga (UVEK), Karin Keller-Sutter (EJPD), Alain Berset (EDI) und Ueli Maurer (EFD) gesandt.

Für neue Kampfjets

Die AEROSUISSE setzte sich klar für die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge für die Schweizer Luftwaffe ein. Sie unterstützte auch das Komitee, welches vom Aargauer Ständerat Thierry Burkart präsidiert wurde. Mit grosser Genugtuung nahm die AEROSUISSE vom Abstimmungsergebnis Kenntnis. Die Begrenzungsinitiative wurde von der AEROSUISSE abgelehnt, weil die bilateralen Verträge zentral für die Schweizer Luftfahrt und den Standort Schweiz sind.

Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga bezeichnete die Luftfahrtindustrie als eine volkswirtschaftlich kritische Infrastruktur und für den Export und den Tourismus essenziell.

die Gelder des Klimafonds zweckgebunden für die Forschungs- und Innovationsförderung in der Luftfahrt sowie für erneuerbaren Treibstoff verwendet werden sollten. Zudem konnte dank dem Support der AEROSUISSE die «Abgabe Allgemeine Luftfahrt» maximal auf 3000 statt wie geplant auf 5000 Franken pro Start begrenzt werden.

Quarantäne wirkt sich wie Lockdown aus

Als die europäischen Länder Mitte Juni ihre Grenzen wieder öffneten, nahm auch die Reise-

Principales réalisations d'AEROSUISSE

Financement provisoire garanti

AEROSUISSE a connu en 2020 le printemps le plus chargé de ses 51 ans d'histoire. Grâce à une action politique menée sur le devant de la scène et en coulisses, la fédération faîtière a néanmoins réussi à obtenir les prêts-relais nécessaires pour notre secteur extrêmement touché par la crise du coronavirus. Le 8 avril, Mme Simonetta Sommaruga, présidente de la Confédération, a décrit l'industrie aéronautique comme une infrastructure indispensable à l'économie, aux exportations et au tourisme. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le Conseil fédéral a décidé d'accorder un financement relais. Début mai, le Parlement a ainsi approuvé en session extraordinaire des prêts d'un montant total de 1,275 milliard de francs pour Swiss et Edelweiss. La modification de la loi sur l'aviation a également été adoptée, ce qui permet de soutenir les entreprises connexes. AEROSUISSE a joué un rôle clé en la matière. Elle est en outre parvenue à empêcher que loi venant à la rescousse du transport aérien n'inclue des clauses conditionnelles de politique climatique et sociale, telles qu'une interdiction des vols commerciaux intérieurs, des exigences sociales supplémentaires ou des obstacles à l'expansion des aéroports.

Dégâts limités pour la taxe sur les billets d'avion

À la mi-juin, le Conseil national a approuvé par 132 voix contre 56 la loi sur le CO₂, et ainsi la taxe sur les billets d'avion. Au cours du débat, AEROSUISSE a souligné une fois de plus que l'argent du Fonds pour le climat devait être affecté à la promotion de la recherche et de l'innovation dans le domaine du transport aérien ainsi qu'aux carburants renouvelables. Par ailleurs, grâce au soutien de la fédération faîtière, la «taxe sur l'aviation générale» a été limitée à un maximum de 3000 francs par décollage au lieu des 5000 francs prévus.

La quarantaine produit les mêmes effets que le confinement

Lorsque les pays européens ont rouvert leurs frontières à la mi-juin, les voyages dans toute l'Europe ont également repris en force. Dès le mois de juillet, la Suisse a ordonné à très court terme, pour un pays après l'autre, une quarantaine de dix jours pour les voyageurs rentrant en Suisse, si bien que le trafic aérien s'est à nouveau effondré. Nous savons aujourd'hui que ces dispositions de quarantaine ont peu d'effets sur la santé alors qu'elles entraînent de lourdes pertes économiques. Au quatrième trimestre

2020, le trafic aérien en Suisse n'atteignait plus qu'environ 20% du niveau de l'année précédente. AEROSUISSE fait donc campagne pour des règles européennes uniformes en matière de Covid 19 afin qu'il soit de nouveau possible de voyager au moins dans l'espace Schengen, jusqu'à ce que – espérons-le – le vaccin permette également de reprendre le trafic intercontinental.

Mme Simonetta Sommaruga, présidente de la Confédération, a décrit l'industrie aéronautique comme une infrastructure indispensable à l'économie, aux exportations et au tourisme.

Revendications adressées au Conseil fédéral

AEROSUISSE a participé à une table ronde sur l'industrie d'exportation, présidée par le conseiller fédéral Guy Parmelin, et fourni des informations sur les répercussions très négatives de la crise sur le secteur aéronautique. Pour la fédération faîtière, il est essentiel que les mesures visant à contenir l'épidémie soient harmonisées avec les pays voisins et au niveau international. Une fois de plus, l'importance d'une approche fondée sur les risques a été soulignée. Toute personne pouvant présenter un test négatif devrait à nouveau pouvoir voyager. La proportionnalité devrait également être davantage prise en compte. Fin août, AEROSUISSE a envoyé ces revendications par courrier aux conseillers fédéraux Simonetta Sommaruga (DETEC), Karin Keller-Sutter (DFJP), Alain Berset (DFI) et Ueli Maurer (DFF).

En faveur de nouveaux avions de chasse

AEROSUISSE a clairement défendu l'acquisition de nouveaux avions de chasse pour les Forces aériennes suisses, et soutenu le comité présidé par Thierry Burkart, conseiller aux États du canton d'Argovie. Elle a donc été très satisfaite du résultat du vote. La fédération faîtière a rejeté l'initiative de limitation au motif que les accords bilatéraux sont essentiels pour l'aviation suisse et l'attrait du pays.

Kommerzielle Luftfahrt



Jean-Pierre Tappy

Nahe am Stillstand

Der globale Luftverkehr hat im Coronajahr 2020 einen historischen Einbruch erlebt. Gemäss Angaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO und der International Air Transport Association IATA brach der Luftverkehr über das gesamte Jahr 2020 um 66 Prozent ein. 17'000 Flugzeuge waren weltweit geparkt. Es flogen rund 2,7 Milliarden Passagiere weniger als 2019, was bei den Fluggesellschaften zu Ertragsausfällen von insgesamt 371 Milliarden US-Dollar führte.

Swiss: 70 Prozent weniger Flüge

Insgesamt flog Swiss im Krisenjahr rund 70 Prozent weniger als 2019 und beförderte nur noch 4,8 Millionen Passagiere, 74 Prozent weniger als im Vorjahr. Dies führte bei einem Umsatz von 1,85 Milliarden Franken (gegenüber 5,3 Milliarden im 2019) zu einem Verlust von 654 Millionen (gegenüber 578 Millionen Gewinn im 2019). Trotz umfassenden Sparmassnahmen hat Swiss während der Pandemie pro Tag zwei Millionen Franken verloren. Die Liquidität ist aber dank dem durch den Bund zu 85 Prozent verbürgten Bankenkredit im maximalen Umfang von 1,5 Milliarden Franken (für Swiss und Edelweiss) auch bis 2022 gesichert.

Luftfracht und Repatriierung halfen Swiss

Swiss WorldCargo hat sehr schnell auf veränderte Situation bei der Luftfracht reagiert. Da weltweit die Belly-Frachtkapazitäten durch das Parkieren vieler Langstreckenjets wegbrachen, hat sie bei drei Boeing 777 gar die Economy-Sitze ausgebaut, so dass in der Kabine zusätzliche Fracht befördert werden kann. Swiss WorldCargo hat zwischen März 2020 und Februar 2021 insgesamt 1600 reine Frachtflüge ausgeführt. So wurden über 36'000 Tonnen Fracht – darunter 7000 Tonnen medizinisches Material – transportiert. Die Luftfracht hat 2020 überproportional zum Umsatz der Airline beigetragen. In der Anfangsphase der Krise wurden zudem Tausende von Schweizern im Auftrag des EDA aus allen Ecken der Welt zurück in die Heimat geflogen.

17'000 Flugzeuge waren weltweit geparkt. Es flogen rund 2,7 Milliarden Passagiere weniger als 2019,

Schweizer Luftfracht-Studie erschienen

Die Coronakrise hat gezeigt, welche wichtige Rolle die Luftfracht spielt. Vor diesem Hintergrund hat am 26. August 2020 der Air Cargo Day der IG AirCargo Switzerland im Verkehrshaus Luzern stattgefunden. Der Branchenverband feierte sein zehnjähriges Bestehen, zu welchem er die neue Studie «Schweizer Luftfrachtlogistik 2020» erstellt hat. Demnach verliessen 2019 Güter im Wert von 157 Milliarden, oder 50 Prozent aller Exportgüter, die Schweiz als Luftfracht. Im Import betrug der Anteil 35 Prozent. Mit der weiter zunehmenden Bedeutung der Überseemärkte Asien und Nordamerika ist die Luftfracht systemrelevant für die volkswirtschaftliche Entwicklung der Schweiz. Die AEROSUISSE hat die Studie unterstützt, Präsident Thomas Hurter und Vizepräsident Matthias Suhr haben den Air Cargo Day mit Referaten bereichert.

EasyJet ohne Staatshilfen

Die zweitgrösste Schweizer Fluggesellschaft, die EasyJet Switzerland SA, hat die ab Genf und Basel betriebene Flotte von Ende März bis Mitte Juni komplett stillgelegt. Nach einer kurzen Erholung im Sommer brach der Verkehr erneut ein. Um mit der Vorgabe profitabel zu fliegen, hat EasyJet zwischen September und Dezember 2020 nur noch 20 Prozent des Vorjahresflugplans angeboten. Im per Ende September 2020 abgeschlossenen Geschäftsjahr hat EasyJet europaweit mit 48 Millionen ein Minus von 50 Prozent bei den Passagieren verzeichnet und musste zum ersten Mal in ihrer Geschichte einen Verlust ausweisen – 835 Millionen britische Pfund. EasyJet hat schnell und entschlossen gehandelt, um sich während der Pandemie mehr als 5,5 Milliarden Pfund an Liquidität zu sichern, unter anderem durch Kredite, Sale-and-Leaseback von Flugzeugen und durch die Ausgabe von Aktien. Vom Schweizer Staat hat EasyJet keine Hilfe erhalten.

Helvetic mit komplett neuer Flotte

Ebenfalls ohne Staatshilfe hat Helvetic Airways die Krise durchflogen. Sie hat ihre 2019 gestartete Erneuerung der Flotte mit zwölf modernsten Embraer E190-E2 fortgesetzt und gar vier Bestellungen in grössere E195-E2 umgewandelt. Damit wird Helvetic im Sommer 2021 über die effizienteste und umweltfreundlichste Flotte ganz Europas verfügen. Und es gibt gar eine Schweizer Fluggesellschaft, die im Coronajahr den Umsatz gesteigert und die Flotte vergrössert hat: Zimex Aviation, die in der Arbeitsfliegerei und im Expressfrachtgeschäft tätig ist.

Aviation commerciale

Pratiquement à l'arrêt

Le transport aérien mondial a connu un effondrement historique au cours de l'année du coronavirus. Selon les données de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Association internationale du transport aérien (IATA), il a chuté de 66% sur l'ensemble de 2020. 17'000 avions ont été stationnés dans le monde entier. Les compagnies aériennes ont transporté environ 2,7 milliards de passagers de moins qu'en 2019, ce qui a entraîné un manque à gagner total de 371 milliards de dollars.

Swiss: 70% de vols en moins

Pendant l'année de crise, Swiss a effectué environ 70% de vols de moins qu'en 2019 et n'a transporté que 4,8 millions de passagers, chiffre en baisse de 74% en comparaison annuelle. Elle a ainsi enregistré une perte de 654 millions de francs (contre un bénéfice de 578 millions en 2019), pour un chiffre d'affaires de 1,85 milliard (contre 5,3 milliards en 2019). Malgré d'importantes mesures de réduction des coûts, Swiss a perdu deux millions de francs par jour pendant la pandémie. Sa liquidité est toutefois assurée jusqu'en 2022 grâce au prêt bancaire d'un montant maximal de 1,5 milliard de francs (pour Swiss et Edelweiss), garanti à 85% par la Confédération.

Rapatriements et le fret aérien ont aidé Swiss
Swiss WorldCargo a réagi très rapidement aux changements de situation. Les capacités de fret en soute se trouvant pratiquement anéanties dans le monde entier par le stationnement de nombreux jets long-courriers, la compagnie et sa division fret sont allées jusqu'à démonter les sièges de la classe économique sur trois Boeing 777 pour transporter du fret supplémentaire en cabine. Swiss WorldCargo a effectué un total de 1600 vols exclusivement réservés au fret entre mars 2020 et février 2021. Elle a ainsi transporté plus de 36'000 tonnes de fret, dont 7000 tonnes de matériel médical. Le fret aérien a plus que jamais contribué aux recettes de la compagnie en 2020. Au début de la crise, des milliers de ressortissants suisses ont également été rapatriés par avion des quatre coins du monde sur mandat du DFAE.

Publication d'une étude sur le fret aérien

La crise sanitaire a démontré le rôle essentiel du fret aérien. L'Air Cargo Day organisé par la CI AirCargo Switzerland s'est tenu au Musée des transports de Lucerne, le 26 août 2020. L'association professionnelle célébrait son dixième anniversaire. Elle en a profité pour réaliser la

nouvelle «Étude sur la logistique du fret aérien en Suisse 2020». Elle démontre qu'en 2019, la moitié des biens exportés (d'une valeur globale de 157 milliards de francs) ont quitté la Suisse sous forme de fret aérien. Ce dernier représente par ailleurs 35% des importations. Les marchés ultramarins d'Asie et d'Amérique du Nord poursuivant leur croissance, le fret aérien revêt une importance systémique pour le développement économique de la Suisse. L'étude a été réalisée avec le soutien d'AEROSUISSE.



Fluggesellschaften |
Compagnies aériennes

Pas d'aide publique pour EasyJet

La deuxième compagnie aérienne suisse, EasyJet Switzerland, a complètement immobilisé sa flotte au départ de Genève et de Bâle de la fin mars à la mi-juin. Après une brève reprise en été, le trafic s'est à nouveau effondré. Soucieuse de sa rentabilité, EasyJet n'a proposé que 20% de son programme de vols initial entre septembre et décembre 2020. Au cours de l'exercice financier clôturé en septembre 2020, EasyJet a enregistré une baisse de 50% du nombre de passagers en Europe (48 millions) et, pour la première fois de son histoire, une perte de 835 millions de livres sterling. Au cours de cette pandémie EasyJet a su prendre rapidement les bonnes décisions et lever plus de £ 5,5 milliards de liquidités via des prêts, des locations d'avions et de la recapitalisation. EasyJet n'a pas perçu d'aide du gouvernement suisse.

Une toute nouvelle flotte chez Helvetic

Helvetic Airways a également traversé la crise sans aide publique. Elle a poursuivi le renouvellement de sa flotte, lancé en 2019, avec douze Embraer E190-E2 à la pointe de la technologie et a même converti quatre commandes en vue de E195-E2 de plus grandes dimensions. D'ici l'été 2021, Helvetic disposera ainsi de la flotte la plus efficace et la plus écologique d'Europe. Une compagnie aérienne suisse est même parvenue à augmenter ses revenus et à étendre sa flotte pendant l'année de la pandémie: il s'agit de Zimex Aviation, spécialiste de l'aviation de travail et du fret express.

17'000 avions ont été stationnés dans le monde entier. Les compagnies aériennes ont transporté environ 2,7 milliards de passagers de moins qu'en 2019.

Landesflughäfen



Stefan Tschudin

Über 70 Prozent weniger Passagiere

Nach dem absoluten Passagierrekord von 58,5 Millionen im 2019 haben die drei Schweizer Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel im Krisenjahr 2020 nur noch 16,5 Millionen Fluggäste verzeichnet – ein Minus von fast 72 Prozent! Im Frühling kam der Flugverkehr praktisch zum Erliegen, doch die Landesflughäfen blieben trotzdem immer offen. So konnten Repatriierungen erfolgen und wichtige Fracht eingeflogen werden. Der Flughafen Zürich registrierte 2020 rund 8,3 Millionen Passagiere, Genf rund 5,6 Millionen und der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg gut 2,6 Millionen.

Geringerer Rückgang der Luftfracht

Das Luftfrachtvolumen sank wesentlich geringer als jenes der Passagiere: Zürich fertigte rund 291'200 Tonnen ab, gut 36 Prozent weniger als 2019. In Genf ging die Frachtmenge um rund 38 Prozent auf 52'833 Tonnen zurück. In Basel nahm sie gegenüber 2019 gar um 2,3 Prozent auf 108'500 Tonnen zu. Insgesamt verzeichneten die drei Landesflughäfen so «nur» 29 Prozent weniger Luftfracht als 2019. Zudem wurde durch die Coronakrise Vielen erst die eigentliche Relevanz der Luftfracht bewusst, weil das drin-

gend benötigte Schutzmaterial nur auf dem Luftweg rechtzeitig beschafft werden konnte.

Ständig ändernde Restriktionen

Die massiven Reisebeschränkungen, die Abschottung des Schengenraums und scharfe, sich ständig ändernde Auflagen und Quarantänevorschriften verunmöglichten den Flughäfen jegliche seriöse Planung. Flugverbote wurden über Nacht erlassen, so etwa nach Grossbritannien oder Südafrika. Etliche Länder führten von einem Tag auf den anderen neue Testpflichtvorschriften ein, so dass sich viele Personen erst gar nicht für eine Flugreise entschieden. An allen drei Landesflughäfen sind sukzessive diverse Testmöglichkeiten angeboten und laufend ausgebaut worden, damit ein gewisses Mass an Reiseverkehr möglich bleibt.

Keine Staatshilfe für Flughäfen

Die finanziellen Herausforderungen während der Pandemie sind für die Flughäfen als Infrastrukturbetreiber mit einem sehr hohen Fixkostenanteil enorm. Dennoch haben die drei Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel keine Staatshilfe erhalten. Zur Krisenbewältigung haben sie die Kurzarbeit maximiert sowie ihre Reserven benutzt, eigene Finanzierungen angestrebt, aber auch Stellen abgebaut, Investitionen verschoben oder im Fall der Flughafen Zürich AG die Dividende gestrichen.

Reisefreiheit muss wiedererlangt werden

Die Erholung der Reisebranche nach der Pandemie ist absehbar. Die globalisierte Gesellschaft und Wirtschaft hat ein Bedürfnis nach Flugreisen. Um die Reisefreiheit wieder zu erlangen, ist aber ein dringendes Umdenken auf regulatorischer Ebene notwendig. Erstens ist eine stärkere Abwägung zwischen medizinischer Notlage und den gesamtwirtschaftlichen Folgen zwingend. Zweitens ist ein international harmonisiertes Vorgehen mit einheitlichen, länderübergreifenden Regeln erforderlich. Eine umsichtige Handhabung wie beim Grenzgängerverkehr mit den Nachbarländern ist ein Muss. Schliesslich weist die AEROSUISSE darauf hin, dass eine klare Ungleichbehandlung des Luftverkehrs mit den anderen Trägern des öffentlichen Verkehrs besteht. Im Luftverkehr ist das Ansteckungsrisiko nachweislich nicht höher als beispielsweise im Bahnverkehr. Deshalb fordert die AEROSUISSE eine zwingende Gleichbehandlung. Zudem sollen geimpfte Personen weltweit ohne Einschränkungen reisen können und ein negativer Coronatest muss zur Aufhebung einer Einreise-Quarantäne führen.

Geimpfte Personen sollen weltweit ohne Einschränkungen reisen können und ein negativer Coronatest muss zur Aufhebung einer Einreise-Quarantäne führen.



Stillstand im Mai 2020 auf dem 100-jährigen Flughafen Genf. |
Point mort en mai 2020 à l'aéroport centenaire de Genève.

Aéroports nationaux

Un déficit de plus de 70% de passagers

Après un record absolu de 58,5 millions de passagers en 2019, les trois aéroports nationaux suisses de Zurich, Genève et Bâle n'ont enregistré que 16,5 millions de passagers en 2020, soit une baisse de près de 72%! Bien que le trafic aérien se soit pratiquement arrêté au printemps, les aéroports nationaux sont restés ouverts à tout moment, ce qui a permis de procéder à des rapatriements et d'acheminer d'importantes cargaisons par avion. L'aéroport de Zurich a accueilli environ 8,3 millions de passagers en 2020; celui de Genève, environ 5,6 millions et l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Freiburg, plus de 2,6 millions.

Moindre baisse du fret aérien

Le volume du fret aérien a beaucoup moins diminué que celui des passagers: Zurich en a traité environ 291'200 tonnes, soit 36% de moins qu'en 2019, et Genève, 52'833 tonnes (-38%). À Bâle, le volume de fret a même augmenté de 2,3% par rapport à 2019 pour atteindre 108'500 tonnes. Globalement, la baisse du fret aérien dans les trois aéroports nationaux n'a atteint «que» 29% en comparaison annuelle. La crise du coronavirus a par ailleurs favorisé une prise de conscience sur l'importance réelle du fret aérien, seule solution pour acheminer le matériel de protection de première nécessité dans les plus brefs délais.

Des restrictions en constante évolution

Les restrictions massives des déplacements, la fermeture de l'espace Schengen, de même que les exigences et règlements de quarantaine stricts et en constante évolution ont rendu précaire tout effort de planification de la part des aéroports. Des interdictions de vol ont été imposées du jour au lendemain, notamment vers la Grande-Bretagne ou l'Afrique du Sud. Plusieurs pays ont édicté sans crier gare de nouvelles obligations en matière de tests, décourageant de nombreux voyageurs de prendre l'avion. Les trois aéroports nationaux ont émis diverses propositions de tests successivement étendues pour qu'il reste possible de voyager dans une certaine mesure.

Pas d'aide publique pour les aéroports

Les défis budgétaires induits par la pandémie sont colossaux pour les aéroports dont la gestion des infrastructures suppose une part très élevée de coûts fixes. Les trois aéroports nationaux de Zurich, Genève et Bâle n'ont cependant bénéficié d'aucune aide publique. Pour faire face à la crise, ils ont eu largement recours au chô-

mage partiel et utilisé leurs réserves, cherché de nouveaux financements, mais aussi supprimé des emplois, reporté des investissements ou, dans le cas de Zurich, décidé d'annuler le dividende.

Enfin, les personnes vaccinées doivent pouvoir voyager dans le monde entier sans restrictions et un test coronavirus négatif doit conduire à la levée des mesures de quarantaine à l'entrée.

La liberté de voyager doit être réinstaurée

Un rétablissement du secteur des voyages après la pandémie est fort probable. La société et l'économie mondialisées sont tributaires du transport aérien. Il est cependant urgent de repenser la réglementation pour réinstaurer la liberté de voyager. D'une part, en opérant un meilleur arbitrage entre l'urgence médicale et les répercussions macroéconomiques; d'autre part, en optant pour une approche harmonisée au niveau international assortie de règles uniformes à l'échelle supranationale. Une gestion prudente, comme dans le cas du trafic transfrontalier avec les pays voisins, est indispensable. AEROSUISSE souligne également une nette inégalité de traitement entre le transport aérien et les autres modes de transport public. Le risque de contagion dans les avions, par exemple, n'est manifestement pas plus élevé que dans le transport ferroviaire. La fédération faîtière réclame donc une égalité absolue de traitement. Enfin, les personnes vaccinées doivent pouvoir voyager dans le monde entier sans restrictions et un test coronavirus négatif doit conduire à la levée des mesures de quarantaine à l'entrée.

Von Hand wird Fracht in die Kabine eines Passagierflugzeugs geladen. | Le fret est chargé à la main dans la cabine d'un avion de passagers.



Flugabfertigung | Assistance en escale



Willy Ruf

Bodendienstleister ohne Staatshilfe

Zum ersten Mal stellen sich auch die Bodendienstleistungsbetriebe im Jahresbericht der AEROSUISSE mit einer eigenen Seite vor. Auch sie blicken auf ein äusserst herausforderndes und schwieriges 2020 zurück. Den in der SASPA (Swiss Airport Service Providers' Association) zusammengeschlossenen Unternehmen ist es nur dank sofortigen Sparmassnahmen und der rigorosen Anwendung von Kurzarbeit gelungen, den operativen Betrieb aufrechtzuerhalten. Dabei hat kein SASPA-Mitglied Staatshilfe in Anspruch genommen.

Stete Flexibilität gefordert

Erfreulicherweise vermochten sich die Abfertigungsfirmen rasch und flexibel den veränderten Bedingungen anzupassen. Das Personal mit Passagierkontakt musste sich laufend mit stetig ändernden und komplexen Reiserestriktionen der unterschiedlichen Länder auseinandersetzen. Zusätzlich wurden Dienstleistungen wie

Temperaturmessen und Dokumentenkontrolle angeboten.

Mehr als eine Milliarde Masken und anderes medizinisches Schutzmateriel wurden über die Schweizer Landesflughäfen importiert. Dies erforderte von den betroffenen Firmen ein immenses logistisches Wissen sowie eine hohe Verfügbarkeit zu Tages- und Nachtzeit. Anstelle von Passagieren wurde in den Kabinen zahlreicher Langstreckenflugzeuge grosse Mengen Fracht transportiert, die von den Ramp Teams von Hand ein- und ausgeladen werden musste.

Neue Form der Kabinenreinigung

Besonders innovativ zeigten sich auch die Anbieter der Flugzeug-Kabinenreinigung, welche sich laufend verschärfenden Hygiene-Vorschriften anpassten. So wurde in Zusammenarbeit mit einem jungen Schweizer Unternehmen ein Roboter entwickelt, welcher die Flugzeugkabine mittels UV-Strahlen rasch und effizient sterilisiert – ohne Verwendung von Chemikalien.

Pas d'aide publique pour les prestataires de services au sol

Les prestataires de services au sol disposent pour la première fois de leur propre chapitre dans le rapport annuel d'AEROSUISSE. Ils ont, eux aussi, dû faire face à une année 2020 extrêmement difficile. Les entreprises membres de la SASPA (Swiss Airport Service Providers' Association) n'ont pu maintenir leurs activités qu'en ayant recours à des mesures immédiates de réduction des coûts et à l'application rigoureuse du chômage partiel. Aucune d'entre elles n'a bénéficié de l'aide publique.

Temperaturmessen bei Passagieren – eine neue Dienstleistung. | La prise de température des passagers – une nouvelle prestation.

Une grande souplesse s'impose

Les entreprises d'assistance en escale ont heureusement pu s'adapter rapidement et en souplesse à la nouvelle donne. Le personnel en contact avec les passagers s'est adapté constamment aux restrictions de voyage complexes et évolutives des différents pays. Des tâches se sont rajoutées, telles que le contrôle de la température et de documents spécifiques.

Plus d'un milliard de masques et autres matériels de protection médicale ont été acheminés dans les aéroports nationaux suisses. Ces importations ont mobilisé un immense savoir-faire logistique de la part des entreprises concernées ainsi qu'une grande disponibilité de jour comme de nuit. D'importantes quantités de marchandises ont été chargées et déchargées manuellement par les équipes de piste afin d'être transportées dans les cabines de nombreux avions long-courriers, au lieu des passagers.

De nouveaux procédés de nettoyage des cabines

Les prestataires de services de nettoyage des cabines ont également dû faire preuve d'ingéniosité pour s'adapter à des réglementations d'hygiène toujours plus strictes. En coopération avec une jeune entreprise suisse, par exemple, un robot qui stérilise rapidement et efficacement la cabine de l'avion par rayonnement UV, sans produits chimiques, a été mis au point.



Helikopterbranche | Secteur de l'hélicoptère

Viel weniger Rettungs- und Touristenflüge

Auch für die Heli-Branche war das Jahr 2020 mit der Covid-19-Pandemie eine Herausforderung, da viele Dienstleistungen nicht mehr im gleichen Umfang nachgebracht wurden. Dies betraf insbesondere die Rettungen von Menschen in den Wintersportgebieten und Dienstleistungen für den Tourismus. Das mit Abstand wichtigste politische Geschäft ist und bleibt das Thema Pilotenalter.

Umstrittenes Heli-Pilotenalter

National- und Ständerat haben die Motion 15.3491 „Helikopterpilotinnen und -piloten. Verzicht auf eine Altersgrenze von 60 Jahren“ in den Jahren 2016/2017 gegen den Willen des Bundesrates überwiesen. Die Motion wurde vom Bundesrat bis heute nicht umgesetzt. Aktuell werden trotz dieses glasklaren Auftrags des Parlaments gesunde über 60-jährige Pilotinnen und Piloten im gewerblichen Personentransport nicht mehr eingesetzt. In der Folge werden diese Pilotinnen und Piloten von den Betrieben in den meisten Fällen entlassen. Grund dafür ist eine Alterslimite in einer europäischen Verordnung, die weder medizinisch noch aus Gründen der Sicherheit im Flugbetrieb gerechtfertigt ist. Das führt dazu, dass erfahrene, gesunde und vollkommen flugtaugliche Pilotinnen und Piloten mit über 60 Jahren in die Arbeitslosigkeit

gedrängt werden – trotz eines parlamentarischen Auftrages, der das Gegenteil fordert. Die AEROSUISSE unterstützt die Swiss Helicopter Association (SHA) in ihren Bestrebungen, mit Hilfe politischer Vorstöße im Parlament das UVEK und das BAZL dazu zu bringen, endlich tätig zu werden und hier eine Lösung zu finden.

Die Rega-Helikopter flogen 2020 total 13'253 Einsätze, so viele wie noch nie. | Les hélicoptères de la Rega ont effectué 13'253 missions en 2020, un record absolu.



Erfahrene, gesunde und vollkommen flugtaugliche Pilotinnen und Piloten mit über 60 Jahren werden in die Arbeitslosigkeit gedrängt.

Beaucoup moins de vols de sauvetage et de tourisme

L'année 2020 et la pandémie de Covid 19 ont également été éprouvantes pour le secteur de l'hélicoptère qui n'a pas pu fournir une grande partie de ses services dans la mesure habituelle. Les activités les plus touchées ont été les opérations de sauvetage dans les stations de sports d'hiver et les vols de tourisme. Le dossier politique le plus brûlant est toujours la question de l'âge limite des pilotes.

Controverse sur l'âge limite des pilotes

Dans les années 2016/2017, le Conseil national et le Conseil des États ont adopté la motion 15.3491 «Renoncer à limiter l'âge des pilotes d'hélicoptères à 60 ans», contre l'avis du Conseil fédéral. La motion n'a toujours pas été mise en œuvre par ce dernier. À l'heure actuelle, contrairement à ce mandat très explicite du Parlement, des pilotes hommes et femmes de plus de 60 ans en pleine possession de leurs moyens ne peuvent plus effectuer de transport commercial de passagers. Dans la plupart des

cas, les exploitants se voient donc contraints de les licencier. La raison en est la limite d'âge prévue par un règlement européen que rien ne justifie sur le plan médical et qui n'améliore pas la sécurité des opérations aériennes. Il en résulte que des pilotes de plus de 60 ans expérimentés, en bonne santé et parfaitement aptes à voler sont réduits au chômage – en dépit d'un mandat parlementaire réclamant le contraire. AEROSUISSE soutient la Swiss Helicopter Association (SHA) dans ses efforts par des interventions parlementaires pour que le DETEC et l'OFAC agissent enfin et trouvent une solution à ce problème.

Il en résulte que des pilotes de plus de 60 ans expérimentés, en bonne santé et parfaitement aptes à voler sont réduits au chômage.

Business Aviation



Helene Niedhart

Einbruch in der Geschäftsluftfahrt

Im ersten Quartal 2020 flog die schweizerische Geschäftsluftfahrt noch auf einer normalen Flughöhe. Ab April standen auch die Business-jets am Boden, es ging fast gar nichts mehr. Im Sommer, in den Monaten Juli und August, verspürte die Business Aviation wieder Aufwind. Es waren mehrheitlich Privatkunden, die kleinere Jets nutzten, um an ihre Feriendestination zu fliegen, da viele Strecken nicht mehr von Fluggesellschaften bedient wurden. Im Herbst folgte aber wieder ein Einbruch von bis zu 60 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Aufgrund der zahlreichen Länderschliessungen und Quarantäneregeln blieb die Reisetätigkeit der Geschäftskunden praktisch gänzlich aus.

Wichtige Veranstaltungen abgesagt

Die Covid-Pandemie stoppte viele Projekte und wichtige Veranstaltungen der Business Aviation, die sich seit längerem für emissionsfreies Fliegen einsetzt.

Der von der Swiss Business Aviation Association SBAA für den 5. März erstmals geplante Swiss Business Aviation Day zum Thema «Sustainable Connectivity» musste sehr kurzfristig abgesagt werden. Fachleute aus der Aviatik, der Forschung und der Wirtschaft, wie auch Vertreter aus dem Parlament stellten sich zur Verfügung, um gemeinsame Lösungen für klimaneutrales Fliegen zu finden. Die AEROSUISSE als Dachverband hätte den Event aktiv unterstützt. Im Mai 2020 musste auch die wichtigste Messe für die Geschäftsluftfahrt in Europa, die EBACE in Genf, annulliert werden.

Privatjetabgabe als Damoklesschwert

Auf dem politischen Parkett bereitet die im CO₂-Gesetz – zusätzlich zur Ticketabgabe – verankerte «Abgabe Allgemeine Luftfahrt» der Business Aviation grosse Sorgen. Dank grossem Engagement der AEROSUISSE und von Wirtschaftsvertretern konnte die Höchstgrenze pro Abflug in der Schweiz von 5000 auf 3000 Franken gesenkt werden. Dennoch belasten diese zusätzlichen Kosten die Branche stark und verschlechtern die Wettbewerbsbedingungen für Schweizer Regionalflughäfen und Business-jet-Fluggesellschaften enorm. Die vorgesehene Verwendung der Abgabe nützt leider dem Klima zudem wenig, da durch extrem hohe Verwaltungskosten nur ein kleiner Teil der Einnahmen direkt in emissionsfreie Treibstoffe eingesetzt werden kann. Die Business Aviation ist Vorreiterin in der Verwendung von alternativen Treibstoffen, da diese zurzeit die einzige und sofort nutzbare emissionsfreie Energie für die Luftfahrt darstellt.

Die Business Aviation ist Vorreiterin in der Verwendung von alternativen Treibstoffen.

Der Global Express HB-JGP wird von Premium Jet operiert, die Falcon 7X HB-JST von Cat Aviation. | Le HB-JGP Global Express est exploité par Premium Jet; le HB-JST Falcon 7X, par Cat Aviation.



Geschäftsluftfahrt mit 34'000 Arbeitsplätzen

Die schweizerische Geschäftsluftfahrt hat vor der Pandemie direkt, indirekt und induziert einen Umsatz von jährlich 15 Milliarden Franken generiert und über 34'000 Arbeitsplätze gesichert. Die im 2021 weiterhin geltenden Reisebeschränkungen und das erwähnte CO₂-Gesetz verursachen eine grosse Planungsunsicherheit und gefährden viele Arbeitsplätze auch in der Business Aviation.

Aviation d'affaires

Effondrement dans l'aviation d'affaires

Au premier trimestre 2020, l'aviation d'affaires suisse évoluait normalement. À partir du mois d'avril, toute activité a pratiquement cessé, clouant les avions au sol. La branche a connu un rebond en été, aux mois de juillet et août, essentiellement grâce à des clients privés utilisant de petits jets pour rallier des destinations de vacances qui n'étaient plus desservies par les compagnies aériennes. Mais à l'automne, l'aviation d'affaires a accusé une nouvelle baisse de près de 60% de son activité par rapport à l'année précédente. Compte tenu de la fermeture de nombreuses frontières et des réglementations de quarantaine, les voyages d'affaires n'ont pratiquement pas repris.

Annulation d'événements importants

La pandémie de coronavirus a mis un terme à de nombreux projets et événements importants d'une aviation d'affaires qui fait campagne depuis longtemps pour des vols sans émissions. La première Journée suisse de l'aviation d'affaires sur le thème de la «Connectivité durable», prévue le 5 mars par la Swiss Business Aviation Association SBAA, a ainsi dû être annulée à très brève échéance. Des spécialistes de l'aéronautique, de la recherche et du monde des affaires, ainsi que des parlementaires se proposaient d'œuvrer conjointement à des solutions communes pour des vols sans impact climatique. AEROSUISSE aurait soutenu activement l'événement en sa qualité de fédération faîtière. En mai 2020, l'EBACE Genève qui constitue le plus important salon professionnel de l'aviation d'affaires en Europe a également dû être annulé.

La taxe sur les jets privés, une épée de Damoclès

Sur le plan politique, la «taxe sur l'aviation générale» ancrée dans la loi sur le CO₂ – en sus de la taxe sur les billets d'avion – inquiète fortement l'aviation d'affaires. Grâce à l'important soutien d'AEROSUISSE et des représentants du secteur, la limite maximale par départ en Suisse a pu être réduite de 5000 à 3000 francs. Ce surcoût fait toutefois peser une lourde charge sur le secteur et détériore énormément la compétitivité des aéroports régionaux et des compagnies d'affaires suisses. L'affectation prévue de la taxe sera malheureusement peu utile à la protection du climat: en raison des coûts administratifs extrêmement élevés qu'elle engendre, seule une partie infime des recettes sera utilisée directement pour la promotion de carburants sans émissions. L'aviation d'affaires

est un pionnier dans l'utilisation de carburants de substitution qui sont pour le moment la seule énergie sans émissions immédiatement utilisable dans l'aviation.

L'aviation d'affaires est un pionnier dans l'utilisation de carburants de substitution.

L'aviation d'affaires et ses 34'000 emplois

Avant la pandémie, l'aviation d'affaires suisse générerait un chiffre d'affaires annuel direct, indirect et induit de 15 milliards de francs et assurait plus de 34'000 emplois. Les restrictions de voyage, encore applicables en 2021, et la loi précitée sur le CO₂ entraînent une grande incertitude en termes de planification et mettent en péril de nombreux emplois sectoriels.

Für den Lugano Airport spielt die Business Aviation eine wichtige Rolle. | L'aviation d'affaires joue un rôle majeur pour l'aéroport de Lugano.



Flugsicherung



Alex Bristol

Volumfänglicher Service trotz Krise

Im von Skyguide kontrollierten Luftraum lag der Verkehrseinbruch im Coronajahr 2020 zeitweise bei 95 Prozent, über das ganze Jahr betrachtet bei rund 60 Prozent. Für die Schweizer Flugsicherung hieß das aber nicht einfach «sky clear». Während der Pandemie hat sie ihre Leistungen weiterhin volumfänglich erbracht und so geholfen, die Verfügbarkeit, die Sicherheit und die Effizienz des Flugverkehrs zu garantieren. Die verbleibenden Flüge waren für die Bewältigung der Krise besonders wichtig: Linien- und Charterflüge holten Reisende heim. Frachtmaschinen transportierten weiterhin Lebensmittel und Güter für die medizinische Versorgung. Wie jedes Jahr hat Skyguide auch 2020 einen wichtigen Beitrag für die Souveränität im Schweizer Luftraum erbracht, indem die Luftwaffe in allen Missionen praktisch ohne Einschränkungen unterstützt wurde.

Der permanente Bereitschaftsdienst konnte auf 1. Januar 2021 eingeführt werden.

Dank einer Finanzierung durch den Bund im Umfang von 400 Millionen konnte die Liquidität und damit der Service Public sichergestellt werden.

Bund stellt Liquidität sicher

Mit dem Einbruch des Flugverkehrs sind unmittelbar auch die Einnahmen von Skyguide zusammengebrochen. Trotz Sparmassnahmen in Höhe von 29 Millionen Franken resultierte 2020 ein Verlust von 164 Millionen. Dank einer Finanzierung durch den Bund im Umfang von

2020 hat Skyguide einen Verkehrseinbruch von durchschnittlich 60 Prozent verzeichnet. | En 2020, Skyguide a enregistré en moyenne une baisse de trafic de 60%.



400 Millionen konnte die Liquidität und damit der Service Public sichergestellt werden.

So direkt wie möglich fliegen

Das tiefe Verkehrsvolumen hat es ermöglicht, die Umwelteffizienz der Streckenführung genauer zu analysieren. Innerhalb der Schweiz weichen die Flüge nur um etwa ein Prozent von der direktesten Strecke ab. In Europa hat sich die Umwelteffizienz auf sehr hohem Niveau stabilisiert. Sie hat sich aber trotz des geringen Verkehrs nicht markant verbessert, was darauf schliesst, dass externe Faktoren und nicht die Flugsicherung die Flugstrecken unnötig verlängern. Auch bei wieder steigenden Verkehrszahlen soll so direkt wie möglich geflogen werden. Dazu braucht es eine enge Zusammenarbeit zwischen den Behörden, den Nutzern und den Anbietern von Flugsicherungsdiensten.

«Just Culture» gesetzlich verankern

Die Sicherheitswerte haben sich wie in den letzten fünf Jahren weiter verbessert. Zudem hat Skyguide zusammen mit wichtigen Partnern der Luftfahrtindustrie – darunter auch die AEROSUISSE – darauf hingearbeitet, dass die so genannte „Just Culture“ im Schweizer Gesetz verankert wird. «Just Culture» fördert eine Kultur des Vertrauens und des Lernens, in der Mitarbeitende ermutigt werden, sicherheitsrelevante Ereignisse zu melden und Informationen weiterzugeben und unterstützt damit die Lernfähigkeit des komplexen Systems Luftfahrt.

Innovationsstrategie umsetzen

Skyguide hat das Krisenjahr auch genutzt, um ihre Innovationsstrategie konsequent umzusetzen. Das Kernelement dieser Strategie, das Virtual-Centre-Programm, hat mit der Einführung neuer Funktionalitäten wichtige Meilensteine erreicht. Diese werden die Flexibilität und Kosteneffizienz der Schweizer Flugsicherung nachhaltig verbessern.

Die Luftfahrt und mit ihr die Flugsicherung war in der Krise zur Vermeidung des vollständigen Zusammenbruchs ebenso unabdingbar, wie sie es auch für die Erholung der Wirtschaft ist. Flugsicherungsdienste sind ein kritischer Teil der Luftfahrtindustrie. Die aktuelle Pandemie zeigt die Grenzen des geltenden Finanzierungs- und Leistungssystems auf. Digitalisierung, Virtualisierung und gezielte Kooperationen sind notwendig, um das schweizerische und europäische Luftfahrtssystem für die jetzigen und die kommenden Herausforderungen fit zu machen. Der AEROSUISSE kommt bei dieser firmenübergreifenden Anstrengung eine wichtige Rolle zu.

Navigation aérienne

Un service intégral malgré la crise

Dans l'espace aérien contrôlé par Skyguide, la baisse du trafic a parfois atteint 95 %. Elle s'est établie à environ 60 % pour l'ensemble de l'année 2020. Les services suisses de la navigation aérienne ne se sont toutefois pas résignés à ordonner «clear sky»: pendant la pandémie, ils ont continué à assurer l'intégralité de leur mission, en veillant à garantir la disponibilité, la sécurité et l'efficacité du trafic aérien. Les mouvements aériens effectués ont été décisifs dans la gestion de la crise: des vols réguliers et affrétés ont assuré le rapatriement des voyageurs. Les avions cargos ont continué à transporter des vivres et des fournitures médicales. Comme chaque année, Skyguide a contribué à la protection de la souveraineté de l'espace aérien suisse en soutenant pratiquement sans restrictions les Forces aériennes dans toutes leurs missions. Le service permanent de la police de l'air a été mis en place le 1er janvier 2021.

La Confédération garantit la liquidité

L'effondrement du trafic aérien a également eu un impact direct sur les revenus de Skyguide. Malgré des mesures d'économie s'élevant à 29 millions de francs, la société a enregistré une perte de 164 millions de francs pour 2020. Grâce à un financement gouvernemental de 400 millions de francs, elle a pu maintenir sa liquidité et donc son service public.

Des trajectoires aussi directes que possible

Le faible volume de trafic a permis d'analyser plus en détail l'efficacité environnementale de la gestion des trajectoires. En Suisse, les vols ne s'écartent que d'environ 1 % de la trajectoire la plus directe. En Europe, l'efficacité environnementale s'est stabilisée à un niveau très élevé. Elle ne s'est toutefois pas améliorée de manière significative malgré la faiblesse du trafic, ce qui laisse à penser que ce sont des facteurs externes plutôt que la navigation aérienne qui allongent inutilement les trajectoires de vol. Même si les statistiques de trafic augmentent de nouveau, les vols doivent être aussi directs que possible. Cela nécessite une coopération étroite entre les pouvoirs publics, les utilisateurs et les prestataires de services de navigation aérienne.

Inscrire la «Just Culture» dans le droit

Les performances en matière de sécurité ont continué à s'améliorer, comme elles l'ont fait au cours des cinq dernières années. Skyguide collabore également avec des partenaires clés de l'industrie aéronautique – dont AEROSUISSE – pour que la «Just Culture» soit inscrite dans

le droit suisse. Cette «Just Culture» vise à instaurer un climat de confiance et à tirer de précieux enseignements des erreurs et incidents en encourageant les collaborateurs à les signaler ouvertement et à transmettre des informations connexes afin d'améliorer la capacité d'apprentissage du système complexe qu'est l'aviation.

Mise en œuvre de la stratégie d'innovation

Skyguide a aussi profité de l'année de crise pour mettre résolument en œuvre sa stratégie d'innovation. Le Virtual-Centre-Programm qui en constitue l'élément central a franchi des étapes importantes grâce à l'introduction de nouvelles fonctionnalités. Ces mesures permettront d'améliorer durablement la flexibilité et la rentabilité des services de la navigation aérienne suisses.

Grâce à un financement gouvernemental de 400 millions de francs, elle a pu maintenir sa liquidité et donc son service public.

Le transport aérien, et donc les services de la navigation aérienne, ont été indispensables pour éviter un effondrement complet pendant la crise et le sont tout autant pour la relance de l'économie. La navigation aérienne est une infrastructure essentielle de l'industrie aéronautique. La pandémie actuelle met en évidence les limites de son système actuel de financement et de performance. La numérisation, la virtualisation et une coopération ciblée sont nécessaires pour que le système aéronautique suisse et européen s'adapte aux défis actuels et futurs. AEROSUISSE a un rôle important à jouer dans cet effort conjoint.

Luft- und Raumfahrtindustrie



Claudio Lasagni

Pilatus Flugzeugwerke ausgebucht

Einen Lichtblick in der Coronakrise stellt die Pilatus Flugzeugwerke AG dar: Sie hat 2020 unter Pandemie-Bedingungen total 129 Flugzeuge ausgeliefert, nur eines weniger als 2019! Darunter befand sich auch der 100. PC-24 Super Versatile Jet. Zudem hat die spanische Luftwaffe 24 PC-21 inklusive Simulatoren bestellt. Auch auf ziviler Seite ist die Entwicklung erfreulich, so dass die Pilatus Flugzeugwerke für 2021 volle Auftragsbücher haben.

Arbeitsausfall von bis zu 70 Prozent

Bei den Unterhaltsbetrieben präsentiert sich jedoch ein ganz anderes Bild: Bei den Verkehrsflugzeugen hat der Arbeitsausfall durchschnittlich 50 bis 70 Prozent betragen. Rund 70 Prozent der Belegschaft war 2020 in Kurzarbeit. Die Line Maintenance ist um etwa 75 Prozent zurückgegangen. Die Auslastung beim

Der Space-Markt wird nicht zuletzt aufgrund der wachsenden Anzahl von privaten Anbietern umkämpft.

Triebwerk-Unterhalt hat noch rund 40 Prozent betragen. Bei Swiss wurden die Modifikationen der A220-Flotte bis Mitte Juli vorgezogen und grössere Reparaturen nach Möglichkeit selbst durchgeführt. Wegen der mittel- bis langfristigen Marktentwicklung wurden bei SR Technics Restrukturierungsmassnahmen eingeleitet und Kündigungen ausgesprochen.

General Aviation weniger betroffen

Die Unterhaltsarbeiten in der General Aviation konnten fast wie geplant durchgeführt werden. Nur 10 bis 40 Prozent der Belegschaft befand sich im April/Mai wegen Schliessungen von

Flugschulen oder Flugfeldern in Kurzarbeit. In dieser Sparte sind nur vereinzelte Kündigungen bekannt, da beim bestehenden Fachkräftemangel das Pflegen und Halten der Mitarbeitenden im Vordergrund steht. Die Umsetzung von EASA Part-CAO und Part-ML wurde mit Hilfe des BAZL gestartet und wird 2021 wie geplant in den kleineren Unterhalts- und Luftpüchtigkeitsbetrieben abgeschlossen.



Die Pilatus Flugzeugwerke haben für 2021 volle Auftragsbücher. | Les carnets de commande de Pilatus Flugzeugwerke sont pleins pour 2021.

Air2030: einfache Offset-Akquisition

Die Hersteller der neuen Kampfflugzeuge und der Systeme zur bodengestützten Luftverteidigung grösserer Reichweite (Bodluv) für die Schweizer Armee müssen 60, respektive 100 Prozent der Vertragsvolumina durch Gegengeschäfte (Offset) mit Schweizer Firmen kompensieren. Dadurch werden jährlich Aufträge von mehreren hundert Millionen Franken an Schweizer Firmen vergeben. Um den schwierigen Akquisitionsprozess zu erleichtern, gründeten Swissmem und die kalifornische Firma «SyncFab» eine Partnerschaft. SyncFab betreibt eine Blockchain-basierte Matchmaking-Plattform. Darüber erhalten Schweizer Industriebetriebe einen sicheren, einfachen und kostengünstigen Zugang zu den Angeboten der ausländischen Lieferanten. Swissmem will damit sicherstellen, dass möglichst viele Industriefirmen, insbesondere KMU, sowie Unternehmen aus der Romandie und dem Tessin, an den Offsetgeschäften von Air2030 teilhaben können.

Herausforderungen in der Raumfahrt

2020 war auch kein einfaches Jahr für die Raumfahrtindustrie. Der Space-Markt wird nicht zuletzt aufgrund der wachsenden Anzahl von privaten Anbietern umkämpft. Symptomatisch dazu war im Mai 2020 der erste bemannte US-Raumflug seit über zehn Jahren mit einer privaten Rakete von Space-X. Wegen der Coronakrise sind die Programme verlangsamt und die Lieferketten unterbrochen. Trotzdem konnte am 21. November 2020 der «Copernicus»-Satellit Sentinel-6 ins All starten. Er wird die Meeresspiegelhöhen vermessen und damit wichtige Daten für die Klimaforschung liefern. Die Schweizer Raumfahrtindustrie trägt viele Produkte zu dieser europäischen Umweltmission bei. Künftig kann jedoch nur über ein spezifisches Abkommen mit der EU sichergestellt werden, dass sich Schweizer Firmen weiterhin an Entwicklung und Bau der «Copernicus»-Satelliten beteiligen können und der Zugriff auf die Daten für Dienstleister sowie Nutzer jederzeit garantiert ist.

Ein wichtiger Schritt wurde dazu in der Winteression 2020 im Nationalrat getan, als die Motion «Die Schweiz soll am Copernicus-Programm teilnehmen» mit überwältigender Mehrheit angenommen wurde. Durch die Krise konnte sich die Raumfahrt für die breite Gesellschaft aber auch noch deutlicher als unverzichtbar manifestieren: Videokonferenzen, Heimunterricht oder digitale Unterhaltung – schnell wurde klar, dass es ohne Satelliten diese Möglichkeiten nicht geben würde.

Industrie aéronautique et aérospatiale

Pilatus à plein régime

Pilatus Flugzeugwerke a été la lumière au fond du tunnel de la crise: dans des conditions de pandémie aggravée, l'entreprise est parvenue à livrer 129 appareils en 2020, soit un de moins qu'en 2019! L'un d'entre eux était le 100e PC-24 Super Versatile Jet. L'armée de l'air espagnole a par ailleurs commandé 24 PC-21, simulateurs inclus. Les contrats civils se sont également succédés et les carnets de commande sont pleins pour 2021.

Jusqu'à 70 % de baisse d'activité

Le tableau a été très différent pour les entreprises de maintenance: la baisse d'activité liée aux avions commerciaux a atteint entre 50 et 70%. Près de 70% des salariés étaient en chômage partiel en 2020. L'entretien en ligne a chuté d'environ 75%. Le taux d'occupation dans la maintenance des moteurs s'est maintenu à environ 40%. Chez Swiss, les modifications de la flotte A220 ont été avancées à la mi-juillet et les réparations majeures ont été, dans la mesure du possible, effectuées en interne. Compte tenu de l'évolution du marché à moyen et long terme, des mesures de restructuration ont été engagées chez SR Technics et des licenciements ont été annoncés.

L'aviation générale moins touchée

Les travaux de maintenance dans l'aviation générale se sont pratiquement déroulés comme prévu. Seuls 10 à 40% des salariés se sont retrouvés en chômage partiel en avril/mai en raison de la fermeture des écoles de pilotage ou des aérodromes. Les licenciements ont été minimes, la priorité étant de prendre soin des salariés et de les retenir compte-tenu de la pénurie généralisée de main-d'œuvre qualifiée. La transposition des agréments Part-CAO et Part-ML de l'AESA a débuté avec l'aide de l'OFAC et sera achevée comme prévu en 2021 dans les petites entreprises de maintenance et de gestion de la navigabilité.

Air2030: une acquisition offset facilitée

Les fabricants des nouveaux avions de combat et des systèmes de défense sol-air de longue portée (Bodluv) destinés à l'armée suisse sont tenus de compenser respectivement 60% et 100% des volumes contractuels par des affaires compensatoires (offsets) avec des entreprises suisses. Cela signifie que des contrats d'une valeur de plusieurs centaines de millions de francs seront attribués chaque année à des entreprises suisses. Pour faciliter le difficile processus d'acquisition, Swissmem et la société californienne

«SyncFab» ont formé un partenariat. SyncFab exploite une plateforme de mise en relation basée sur la blockchain (technologie de stockage et de transmission d'informations). Les entreprises industrielles suisses disposent ainsi d'un accès sécurisé, simple et avantageux aux offres des fournisseurs étrangers. Swissmem veut ainsi s'assurer que le plus grand nombre possible d'entreprises industrielles, notamment les PME, ainsi que les entreprises de Suisse romande et du Tessin, puissent participer aux affaires compensatoires d'Air2030.

Défis dans l'aérospatiale

L'industrie spatiale n'a pas eu la vie facile en 2020. Le marché de l'espace devient plus compétitif, notamment en raison du nombre croissant d'acteurs privés. Symptomatique de cette situation, le premier vol spatial habité américain depuis plus d'une décennie a été effectué en mai 2020 par une fusée privée de Space-X. En raison de la crise sanitaire, les programmes ont été ralenti et les chaînes d'approvisionnement perturbées. Le satellite Copernicus Sentinel 6 a toutefois pu être lancé dans l'espace le 21 novembre 2020. Il mesurera la hauteur du niveau de la mer et transmettra ainsi des données importantes pour la recherche climatique. L'industrie spatiale suisse fournit de nombreux produits à cette mission environnementale européenne. A l'avenir, cependant, seul un accord spécifique avec l'UE permettra de s'assurer que les entreprises suisses puissent continuer à participer au développement et à la construction des satellites Copernicus et que les données soient accessibles



Le marché de l'espace devient plus compétitif, notamment en raison du nombre croissant d'acteurs privés.

à tout moment aux prestataires de services comme aux utilisateurs. Un pas important dans cette direction a été franchi lors de la session d'hiver 2020 du Conseil national, lorsque la motion «Pas de programme Copernicus sans la Suisse» a été adoptée à une écrasante majorité. La crise a également permis à l'aérospatiale d'apparaître encore plus clairement indispensable à la société dans son ensemble: vidéoconférences, enseignement à domicile ou divertissement numérique - il s'est plus que jamais avéré que ces possibilités n'existaient pas sans les satellites.

Geschäftsstelle



Philip Kristensen

Nur ein PGLR-Anlass im 2020

Die AEROSUISSE organisiert während den Sessio-
nen der eidgenössischen Räte für die Parla-
mentarische Gruppe für Luft- und Raumfahrt
(PGLR) regelmässig eine Veranstaltung zu einem
aktuellen Thema. Präsidiert wird diese Gruppe
von Nationalrat Hans-Ueli Vogt. In der Herbst-
session wurde am 22. September das Thema
«Schweizer Luftfahrt und Tourismus – Gelingt
das Comeback, wann kehren internationale Tou-
risten zurück in die Schweiz?» erörtert. Thomas
Klühr, CEO von Swiss, und Martin Nydegger, Di-
rektor Schweiz Tourismus, boten einen Ausblick
in eine ungewisse Zukunft.

Generalversammlung am 11. September

Pandemiebedingt musste die Generalversamm-
lung 2020 vom Frühjahr auf den Herbst ver-
schoben werden. Trotz Coronabedingungen war
die Generalversammlung gut besucht. Aus An-
lass der 100-Jahr-Feiern von Genève Aéroport
wurde die Versammlung auf dem Flughafen

Flughäfen wie Mailand oder München. Ausländi-
sche Fluggesellschaften werden den Preisunter-
schied zu nutzen wissen, um die Kunden über
ihre Hubs zu lenken. Sowohl der Nationalrat
als auch der Ständerat wollten nicht verstehen,
dass eine Flugticketabgabe und eine «Abgabe»
für die Business Aviation keine CO₂-Emissionen
reduziert, sondern es der Branche weiter er-
schwert, in innovationsträchtige Technologien
wie «Sustainable Aviation Fuel» zu investieren.

Wie weiter in Dübendorf?

Mitte Oktober 2020 konfrontierte das UVEK die
krisengeschüttelte Schweizer Luftfahrt noch
mit einer weiteren Hiobsbotschaft: Das Verfah-
ren zur Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf
wurde eingestellt, der Bund kündigte die Zu-
sammenarbeit mit der Flugplatz Dübendorf AG
und wird so ihr gegenüber schadenersatzpflich-
tig. Das UVEK sieht keine Bundesinteressen
mehr in Dübendorf und schiebt die Verantwor-
tung an den Kanton ab. Die AEROSUISSE setzt
sich im Interesse der Schweizer Luftfahrt dafür
ein, dass die älteste Piste der Schweiz und die
einzig Luftfahrtinfrastrukturreserve im wich-
tigsten Wirtschaftsraum der Schweiz langfristig
erhalten bleibt. Der Präsident der AEROSUISSE
hat sich mit der Zürcher Regierungsrätin Car-
men Walker-Späh getroffen, um sicherzustellen,
dass die AEROSUISSE in den Arbeiten rund um
die Entwicklung des Flugplatzareals aktiv mit-
eingebunden ist.

So viele neue Hängegleiter wie noch nie

Neben dem Sport hatten 2020 vor allem die
knapp 1000 professionell tätigen Tandempilo-
ten mit den ständigen Änderungen und Ein-
schränkungen zu kämpfen. Für sie gab es ein
Berufsverbot, da Tandemflüge als Kontaktspor-
t untersagt wurden. Auch die rund 100 Flugschu-
len mussten ihren Betrieb im Frühling einstellen
und konnten erst im Oktober nur unter strengen
Auflagen wieder starten. Am jährlichen Meeting
der Vereinigung europäischer Hängegleiterver-
bände in Stockholm übernahm der schweizeri-
sche Hängegleiter Verband SHV die Präsi-
dentschaft. Seit über 40 Jahren darf der SHV im
Auftrag des BAZL die Pilotenprüfungen durch-
führen, Ausweise ausstellen und das Register
führen. Die vertragliche Basis konnte im 2020
erneut verlängert werden. Zudem durfte der
SHV im Coronajahr einen stattlichen Zuwachs
von 1285 Mitgliedern verzeichnen. Dies ist die
mit Abstand höchste Zahl der Neueintritte in
den letzten 20 Jahren. Per Ende 2020 vereinte
der SHV 18'184 Aktiv- und 926 Passivmitglieder.

Die Flugticketabgabe von 30 bis 120 Franken und die «Abgabe Allgemeine Luftfahrt» im von 500 bis 3000 Franken schwächen die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt.

Genf abgehalten. Eine Diskussionsrunde mit
dem Genfer Flughafendirektor, André Schnei-
der, sowie dem CEO von EasyJet Switzerland,
Jean-Marc Thévenaz, zeigte auf, dass es allen
Stakeholdern, sehr schlecht geht und die Zu-
kunft nicht rosig ausschaut.

CO₂ Gesetz schadet Luftfahrt enorm

Aufgrund der aktuellen Zusammensetzung des
Parlaments war zu erwarten, dass die Flug-
ticketabgabe zum Symbol für den Willen des
Parlaments werden würde, CO₂-Emissionen zu
reduzieren. Die Schweizer Luftfahrt – die ja be-
reits mit CORSIA und dem EU-ETS ihre CO₂-Emis-
sionen kompensieren muss – wird dadurch ein
drittes Mal zur Kasse gebeten. Die Flugticket-
abgabe von 30 bis 120 Franken und die «Ab-
gabe Allgemeine Luftfahrt» von 500 bis 3000
Franken schwächen die Wettbewerbsfähigkeit
der Schweizer Luftfahrt insgesamt und verrin-
gern die Attraktivität des Luftfahrtstandortes
Schweiz im Vergleich zu den angrenzenden

Secrétariat

Une seule manifestation du GPAA en 2020

Lors des sessions des chambres fédérales, AEROSUISSE organise régulièrement 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. Le 22 septembre, lors de la session d'automne, a été abordé le thème suivant: «L'aviation suisse et le tourisme – y a-t-il une reprise à la clé, quand les touristes internationaux reviendront-ils en Suisse?». Thomas Klühr, CEO de Swiss, et Martin Nydegger, directeur de Suisse Tourisme, ont jeté un regard sur un avenir incertain.

Assemblée générale du 11 septembre

En raison de la pandémie, l'assemblée générale 2020 a dû être reportée du printemps à l'automne. Elle a attiré de nombreux participants malgré les circonstances. Puisque l'aéroport de Genève célébrait son 100e anniversaire, c'est là que s'est tenue l'AG. Un tour de table avec André Schneider, directeur de l'aéroport de Genève, et Jean-Marc Thévenaz, CEO d'EasyJet Switzerland, a montré que tous les acteurs concernés, sont dans une très mauvaise passe et que l'avenir ne sera pas rose.

La loi sur le CO₂ nuira à l'aviation

Compte tenu de la composition actuelle du Parlement, il fallait s'attendre à ce que la taxe sur les billets d'avion devienne un symbole de la volonté du Parlement de réduire les émissions de CO₂. L'aviation suisse, qui doit déjà compenser ses émissions de CO₂ avec CORSIA et le SCEQE, devra passer une troisième fois à la caisse. La taxe sur les billets d'avion d'un montant de 30 à 120 francs et la «taxe sur l'aviation générale» de 500 à 3000 francs affaibliront la compétitivité de l'aviation suisse dans son ensemble et réduiront l'attrait de la place aérienne Suisse par rapport aux aéroports voisins tels que Milan ou Munich. Les compagnies aériennes étrangères sauront exploiter la différence de prix pour rediriger les clients vers leurs plateformes aéroportuaires. Tant le Conseil national que le Conseil des États n'ont pas voulu comprendre qu'une taxe sur les billets d'avion et une taxe générale sur l'aviation d'affaires ne réduiraient pas les émissions de CO₂, tout en rendant encore plus difficile pour le secteur d'investir dans des technologies innovantes telles que le «Sustainable Aviation Fuel».

Quelle sera la prochaine étape pour Dübendorf?

À la mi-octobre 2020, le DETEC a encore annoncé une mauvaise nouvelle au secteur aéronautique

suisse en crise: la procédure de reconversion de l'aérodrome de Dübendorf a été interrompue et la Confédération a mis fin à sa collaboration avec l'aérodrome. Elle s'oblige ainsi à lui verser des dommages et intérêts. Le DETEC ne voit plus la finalité de la reconversion de Dübendorf pour la Confédération et en transfère la responsabilité au canton. Dans l'intérêt de l'aviation suisse, AEROSUISSE plaide pour la pérennité de la plus ancienne piste de Suisse et de la seule réserve d'infrastructure aéronautique dans la principale région économique du pays. Le président d'AEROSUISSE a rencontré la conseillère d'État zurichoise Carmen Walker Späh afin de s'assurer que la fédération faîtière puisse activement participer aux travaux de développement du site aéroportuaire.

La taxe sur les billets d'avion d'un montant de 30 à 120 francs et la «taxe sur l'aviation générale» de 500 à 3000 francs affaibliront la compétitivité de l'aviation suisse.

Le vol libre a le vent en poupe

En 2020, outre l'activité sportive elle-même, ce sont surtout près de 1'000 pilotes de tandem actifs professionnellement qui ont dû faire face à des restrictions et des modifications permanentes. Ils ont été frappés par une interdiction d'exercer leur métier puisque les vols en tandem ont été suspendus au titre de sport de contact. Les écoles de pilotage (une centaine) ont également dû suspendre leurs activités au printemps et n'ont pu les reprendre qu'en octobre dans des conditions strictes. Lors de la réunion annuelle de la fédération européenne de vol libre (European Hang Gliding and Paragliding Union, EHPU) à Stockholm, la Fédération suisse de vol libre (FSVL) a pris la présidence. Depuis plus de 40 ans, la FSVL est autorisée par l'OFAC à faire passer des examens aux pilotes, à délivrer des certificats et à en tenir le registre. Cette base contractuelle a pu être prolongée en 2020. La FSVL a par ailleurs enregistré une augmentation impressionnante de 1'285 membres en pleine année du coronavirus. C'est de loin le nombre le plus élevé de nouvelles recrues au cours des 20 dernières années. Fin 2020, la FSVL comptait 18'184 membres actifs et 926 membres passifs.

Kommissionen | Commissions



Dr. Peter Wild

Kommission für Bildung, Forschung und Innovation K-BFI

Die Kommission setzt sich nach wie vor aus dem bewährten Team zusammen – Christoph Regli (Studiengangleiter Aviatik ZHAW/Helvetic/Drohnen), Dr. Beat Hedinger (SPHAIR/militärische Aviatik/Helikopter), Dr. Peter Wild (Lehrbeauftragter Luftfahrt ETHZ/Swiss). Der für den 6. Juni 2020 geplante Aviation Youth Congress (AYC) musste coronabedingt um zwei Jahre ins 2022 verschoben werden.

Im Weiteren vertrat die K-BFI die AEROSUISSE in den Konferenzen zu den Höheren Fachschulen (HF), informierte unzählige Berufsinformationszentren (BIZ) über die aviatischen Berufe und beantwortete Direktanfragen von Privatpersonen. Seit 2020 nimmt die K-BFI auch Einsatz beim Schweizer Arbeitgeberverband im Ressort Bildung und berufliche Aus- und Weiterbildung, um so die Interessen der Luftfahrt zu stärken. Schliesslich führte die K-BFI erste Gespräche mit dem SBFI und der Industrie für die Revision des Rahmenlehrplans «Piloten» für das Jahr 2022.

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

La commission est toujours composée de son équipe chevronnée: Christoph Regli (Chef des études aéronautiques ZHAW/Helvetic/Drones), Beat Hedinger (SPHAIR/Aviation militaire/Hélicoptères) et Peter Wild (Chargé de cours Aviation EPFZ/Swiss). L'Aviation Youth Congress (AYC) prévu le 6 juin 2020 a dû être reporté de deux ans, à 2022, en raison du coronavirus.

La C-FRI a représenté AEROSUISSE lors de conférences sur les écoles spécialisées (ES), informé d'innombrables centres d'orientation professionnelle sur les métiers de l'aviation et répondre aux demandes directes des particuliers. Depuis 2020, la C-FRI est également membre du département Éducation et formation professionnelle de l'Union patronale suisse où elle défend ardemment les intérêts de l'aviation. Enfin, la C-FRI a mené les premières discussions avec le SEFRI et l'industrie en vue de la révision du programme-cadre « Pilotes » pour 2022.



Daniel Gaus

Kommission Risikomanagement und Versicherungen K-RMV

Die AEROSUISSE bietet in ihrer Eigenschaft als Dachverband eine ideale Plattform, gemeinsame Herausforderungen anzusprechen und, wo immer möglich, themenübergreifende Lösungen für die Branche mitzustalten. Das vergangene Jahr hatte allerdings allen Unternehmen schockierend aufgezeigt, dass auch die beste Risiko-Matrix nutzlos wird, sobald eine Fehleinschätzung vorliegt. So wurden von der Bedrohung einer weltweiten Pandemie im Endeffekt alle überrascht, selbst die Versicherungsbranche. Der finanzielle Schaden infolge von abgesagten Anlässen, anhaltenden Reiseeinschränkungen, Langzeit-Betriebsunterbrüchen sowie zahlreichen Kreditausfällen ist noch kaum absehbar. Die K-RMV nahm sich vereinzelten Versicherungsanliegen von Mitgliedern an. Themen-Schwerpunkt bildeten allfällige Prämieneinsparungen oder die krisenbedingte Sistierung des Versicherungsschutzes. Die Möglichkeiten dazu waren jedoch oft beschränkt, da viele Betriebe gesetzlich oder vertraglich vereinbarte Versicherungssummen aufweisen müssen und Versicherer für die Bereitstellung dieser Kapazität teils wesentlich höhere Minimumprämien als im Vorjahr verlangten.

Commission Gestion du risque et assurances C-GRA

En sa qualité d'organisation faîtière, AEROSUISSE offre une plateforme idéale pour relever des défis communs et, dans la mesure du possible, contribuer à l'élaboration de solutions multithématisques pour l'ensemble du secteur. Cependant, l'année écoulée a montré sans ménagement à toutes les entreprises que même la meilleure matrice de risques devient inutile dès lors qu'elle repose sur une erreur d'estimation initiale. La menace d'une pandémie mondiale a pris tout le monde par surprise, même le secteur des assurances. Les dommages financiers résultant de l'annulation d'événements, des restrictions de voyage qui s'éternisent, des longues interruptions d'activité et des nombreuses défaillances de crédit sont encore difficiles à estimer.

La C-GRA s'est occupée des problèmes d'assurance individuels des membres. L'accent a été mis sur les économies de primes possibles ou la suspension de la couverture d'assurance en raison de la crise. Les solutions sont souvent limitées car de nombreuses entreprises sont légalement ou contractuellement tenues d'assurer certains montants. Et les assureurs ont exigé des primes minimales pour certaines nettement plus élevées que l'année précédente.

Luftwaffe | Forces aériennes

Knappes Ja für neue Kampfjets

Am 27. September 2020 hat die Schweizer Stimmbevölkerung der Beschaffung von neuen Kampfflugzeugen mit 50,1 Prozent zugestimmt. Trotz der sich – auch in Europa – verschlechternden Sicherheitslage hat eine starke Minderheit die Dringlichkeit der Beschaffung nicht anerkannt und auch unter dem Eindruck der Covid-19 Pandemie Bundesrat und Parlament die Unterstützung versagt. Die Evaluation wird nun im März 2021 abgeschlossen, so dass der Bundesrat anschliessend den Typenentscheid fällen kann.

Luftpolizei rund um die Uhr umgesetzt

Angestossen 2009 durch eine Motion von Ständerat Hess, konnte das Projekt einer Luftpolizeibereitschaft erst nach der Entfernung eines äthiopischen Flugzeuges nach Genf – wobei es durch italienische und französische Kampfflugzeuge zur Landung begleitet werden musste – richtig Fahrt aufnehmen. Insbesondere der Personalaufbau von Fluglotsen der Skyguide benötigte viel Zeit. Per Ende 2020 konnte das Projekt

Luftpolizedienst rund um die Uhr (Quick Reaction Alert, QRA) erfolgreich umgesetzt werden.

Welche Zukunft für den Flugplatz Dübendorf?

Nach dem Entscheid des Bundesrates vom 14. Oktober 2020, das Verfahren der Umnutzung in ein ziviles Flugfeld mit Bundesbasis einzustellen, geht das Projekt in die Verantwortung des Kantons Zürich. Die Luftwaffe hat ein grosses Interesse daran, die Piste in Dübendorf weiterhin nutzen zu können, jedoch fehlt nun der zivile Partner, um es wirtschaftlich umsetzen zu können. Die Luftwaffe wird das Konzept der Dreifachnutzung weiterhin vollumfänglich unterstützen.



Div. Bernhard Müller

Die Luftwaffe hat ein grosses Interesse daran, die Piste in Dübendorf weiterhin nutzen zu können.

Un oui timide pour les nouveaux avions de combat

Le 27 septembre 2020, les électeurs suisses ont approuvé l'acquisition de nouveaux avions de combat par 50,1% des voix exprimées. Malgré la détérioration de la situation en matière de sécurité – également en Europe – une forte minorité n'a pas reconnu l'urgence de cette acquisition. Sous l'influence, également, de la pandémie, elle a donc refusé de suivre les recommandations du Conseil fédéral et du Parlement. L'évaluation s'achèvera en mars 2021, ce qui permettra au Conseil fédéral de décider du type d'avion recherché.

Mise en place d'une police de l'air 24 heures sur 24

Initié en 2009 par une motion du conseiller aux États Hess, le projet d'une police aérienne de réserve n'a pu prendre un réel élan qu'après le détournement d'un avion éthiopien à destination de Genève qui avait dû être escorté jusqu'à l'atterrissement par des avions de chasse italiens et français. L'accroissement des effectifs de contrôleurs aériens de Skyguide, en particulier, a pris beaucoup de temps. Le projet de police de l'air 24 heures sur 24 (Quick Reaction Alert, QRA) a pu être mis en place à la fin de l'année 2020.

Quel avenir pour l'aérodrome de Dübendorf?

Par décision du Conseil fédéral datée du 14 octobre 2020, le processus de reconversion de l'aérodrome militaire en champ d'aviation civile, dont la planification incombait à la Confédération, a été interrompu. Le projet est maintenant du ressort du canton de Zurich. Les Forces aériennes ont un grand intérêt à pouvoir continuer à utiliser la piste de Dübendorf, mais le partenaire civil permettant d'assurer la rentabilité du projet fait aujourd'hui défaut. Les Forces aériennes continueront à soutenir pleinement le concept de triple affectation envisagé.

52. Generalversammlung

52^e Assemblée générale



Gastgeber André Schneider begrüßt die Gäste der Generalversammlung am Flughafen Genf. | André Schneider accueille les participants de l'Assemblée générale à l'aéroport de Genève.



AEROSUISSE Award 2020 | AEROSUISSE Award 2020.



Martina Hirayama vom Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation spricht eine Videobotschaft zu den AEROSUISSE-Mitgliedern. | Martina Hirayama du Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation adresse un message vidéo aux membres d'AEROSUISSE.



Den AEROSUISSE-Award 2020 übergeben Präsident Thomas Hurter und Jury-Präsident Rudolf Gerber (rechts) an das Team Cheops der Universität Bern mit Professor Dr. Willy Benz und Professor Dr. Didier Queloz. | L'AEROSUISSE Award 2020, remis par le président Thomas Hurter et le président du jury Rudolf Gerber (à droite) à l'équipe Cheops de l'Université de Berne représentée par les professeurs Willy Benz et Didier Queloz.



Der Genfer Flughafendirektor André Schneider mit dem Genfer Staatsrat Serge dal Busco und Thomas Hurter. | André Schneider, directeur de l'aéroport de Genève, en compagnie du conseiller d'État genevois Serge dal Busco et de Thomas Hurter.



Präsident Thomas Hurter wendet sich an die Mitglieder. | Le président Thomas Hurter s'adresse aux membres.

Vorstand | Le comité de direction

Ausschuss | Comité exécutif

Thomas Hurter Nationalrat, Präsident	Matthias Suhr Direktor EuroAirport, Vizepräsident	Alex Bristol CEO Skyguide	Claudio Lasagni CEO Air Service Basel GmbH	Div. Bernhard Müller Kommandant Luftwaffe	Helene Niedhart, CEO Cat Aviation, SBAAG	Jean-Pierre Tappy Senior Director, Head of External Affairs, Swiss International Air Lines AG	Stefan Tschudin COO Flughafen Zürich AG	Philip Kristensen Geschäftsführer

Vorstand | Comité de direction

Stefan Becker Leiter Unternehmens- entwicklung Rega	Christian Boppert Direktor Schweizerischer Hängegleiter- Verband SHV	Norbert Ehrich VP & General Manager Jet Aviation Flight Services EMEA & Asia	Daniel Gaus Branch Manager Zurich, Global Aerospace Underwriting Managers Ltd.	Bruno E. Giger, Swiss ASD (Aerospace, Security Defence)	Markus Kälin Exec. Assistant to the Chair- man, Pilatus Flugzeugwerke AG
Dr. Thomas Koller Geschäftsführer Aviationsuisse	Andreas Meier CEO Swiss Helicopter AG	Davide Pedrioli Delegato cantonale aviazione civile	Willy Ruf Senior VP Schweiz, DACH, Swiss- port Internatio- nal 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

Ehrenpräsidenten | Présidents d'honneur

Paul Kurrus	Dr. Pierre Moreillon

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

Claudio Lasagni* | Norbert Ehrich | 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. Thomas Koller

Luftfahrtnutzer | utilisateurs du transport aérien

Davide Pedrioli

Region Südschweiz | région méridionale

Willy Ruf

Abfertigungsgesellschaften | sociétés d'assistance au sol

Vakant

Raumfahrt | aérospatiale

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	 Board of Airline Representatives in Switzerland B.A.R., Zürich-Flughafen
acr Deutschland	ACR Switzerland, Zug	  BTEE SA Environnement - Sécurité - Aéroportuaire / AIRTRACE, Genève
	Aéroport de Neuchâtel SA, Colombier	
	Aéroport de Sion, Sion	 Cargologic AG, Zürich-Flughafen
	Aéroport Régional Les Eplatures SA, La Chaux-de-Fonds	
	Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA, Lausanne	
	AeroVisto Interior Services AG, Altenrhein	 Cat Aviation AG, Zürich-Flughafen
	Air-Espace Flight Academy, Colombier	
	Airline Assistance Switzerland AG, Zürich-Flughafen	  Cessna Zurich Citation Service Center, Zürich-Flughafen
AIRNAV CONSULTING	AIRNAV CONSULTING GmbH, Zürich	 CGS Corporate Group Service AG, Zürich-Flughafen
	Airport Buochs AG, Buochs	 Clemmessy Switzerland AG, Basel
	Air Service Basel GmbH, Basel-Flughafen	 Clin d'Ailes – Musée de l'Aviation Militaire de Payerne, Payerne
	Albinati Aeronautics SA, Genève-Aéroport	 Custodio AG, Zürich-Flughafen
	AllJets AG, Kloten	 ddpConcepts GmbH, Ennetbürgen
	alpaviation ag, Bern	 dnata Switzerland AG, Zürich-Flughafen
	Altran AG, Zürich	 Dufry International AG, Basel
	AMAC Aerospace Switzerland AG, Basel	 easyJet Switzerland SA, Genève-Aéroport
	Association Genevoise d'Aviation d'Affaires AGAA, Genève-Aéroport	 E-Aviation Swiss Sagl, Agno
	Avenergy Suisse, Zürich	 Ecole de Parachutisme de Château-d'Oex Sàrl, Château-d'Oex
	Avex Aviation Experts AG, Wallisellen	 Engadin Airport, Samedan
	Aviationsuisse, Zürich	 ERMINI Attorney-at-law Rechtsanwalt
	SkyNews.ch Aviation Media AG, Teufen ZH	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
	AviSwiss GmbH, Zollikon	 ExecuJet Europe AG, Zürich-Flughafen
	BGI Bertil Grimme AG Insurance Brokers, Zug	 Fliegerschule Birrfeld AG, Birr-Lupfig
		 FLUBAG Flugbetriebs AG, Neudorf
		 Flughafen Bern AG, Belp
		 Flughafen Zürich AG, Zürich-Flughafen
		 Flugschule Basel AG, Basel-Flughafen

Mitglieder | Les membres

 Flugschule Eichenberger AG, Buttwil	 Legendair Ltd., Beinwil am See
 Franke Industrie AG, Aarburg	 Lightwing Aircraft AG, Stans
 Gate Group Holding, Zürich-Flughafen	 LSG Sky Chefs First Catering Schweiz AG, Bassersdorf
 gatesocial.com, Altendorf	 Lufthansa Aviation Training Switzerland AG, Opfikon
 General Aviation Genossenschaft Basel, Basel-Flughafen	 Lugano Airport, Agno
 Genève Aéroport	 Mecaplex AG, Grenchen
 Glausen+Partner AG, Thun	 Meyer Avocats, Genève
 Global Aerospace Underwriting Managers Ltd., Zürich	 Motorfluggruppe Thurgau, Lommis
 Great Circle Services AG, Hildisrieden	 Motorflug-Veteranen des AeCS – Vétérans du vol à moteur de l'AéCS, Luzern
 growWing of Switzerland GmbH, Hünenberg	 The Nuance Group AG (Dufry Group), Glattbrugg
 Helvetic Airways AG, Wilen SZ	 Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans
 Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Kloten	 Pratt & Whitney Aero Engines International GmbH, Luzern
 IBC Insurance Broking & Consulting Zürich AG, Zürich	 Premium Jet AG, Zürich-Flughafen
 IG AirCargo, Zürich-Flughafen	 Protectas Aviation Security AG, Zürich-Flughafen
 IG Berner Luftverkehr, Bern	 Proventavia LLC, Schindellegi
 IG Flughafen Zürich, Zürich-Flughafen	 Rabbit-Air AG, Bachenbülach
 IG EUROAIRPORT, Basel	 Rega Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen
 Ingold Aviation LLC, Zürich	 Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG, Grenchen
 ISS Facility Services AG, Zürich-Flughafen	 Renz & Partners, Bern
 Japat AG, Basel	 RUAG AG, Emmen
 Jet Aviation AG, Basel	 RUAG Space, Zürich
 Ju-Air, Dübendorf	 SASPA Swiss Aviation Service Providers Association, Zürich
 Kessler & Co AG, Zürich	 Schellenberg Wittmer SA, Genève
 Kopter Group AG, Mollis	 Schweizer Luftwaffe, Bern

Mitglieder | Les membres

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

Stimmen | Votes



«Keine Krise hat die Luftfahrt seit ihrem Bestehen dermassen stark getroffen wie die Coronakrise. Grenzschliessungen auf der ganzen Welt führten dazu, dass auf unserem Landesflughafen in Zürich zeitweise kaum noch Flugzeuge gestartet oder gelandet sind. Ein funktionierender Luftverkehr ist für unsere Volkswirtschaft jedoch von grösster Bedeutung: Für die Versorgungssicherheit der Schweiz und die Sicherstellung globaler Lieferketten, aber auch für den Tourismus, der unserem Land eine hohe Wertschöpfung bringt.»

Regierungsrätin Carmen Walker Späh, Volkswirtschaftsdirektorin Kanton Zürich

«Depuis ses débuts, aucune crise n'a frappé l'aviation aussi durement que la pandémie de coronavirus. En raison de la fermeture des frontières dans le monde entier, il est arrivé à plusieurs reprises que pratiquement aucun avion ne décolle ou n'atterrisse à notre aéroport national de Zurich. Or un transport aérien opérationnel est de la plus haute importance pour notre économie: pour la sécurité d'approvisionnement de la Suisse et la sauvegarde des chaînes logistiques mondiales, mais aussi pour le tourisme qui apporte une forte valeur ajoutée à notre pays.»

Carmen Walker Späh, conseillère d'État, cheffe de la Direction de l'économie publique du canton de Zurich

«Das internationale Genf und die Luftfahrt sind eng miteinander verbunden, auch weil Genf seine Attraktivität der guten Qualität den Fluganbindungen verdankt. Es ist sehr wichtig, dass der Multilateralismus, der in Genf ein Zentrum hat, von einer optimalen Konnektivität profitieren kann. Oft ist es von grundlegender Bedeutung, alle Akteure, die an der Lösung eines Konflikts beteiligt sind oder Antworten auf weltweite Herausforderungen ausarbeiten, an einem Tisch zusammenzubringen. Die Luftfahrt bietet dafür die wesentlichen Verbindungen, die sichergestellt werden müssen.»

Botschafter Yannick Roulin, ständiger Vertreter der Schweiz beim Büro der Vereinten Nationen und anderen internationalen Organisationen in Genf

«La Genève Internationale tout comme l'aviation sont étroitement liées puisque la première doit son attractivité aussi à la qualité de la desserte aérienne. Il est très important que le multilatéralisme dont Genève constitue l'un des épicentres puisse bénéficier d'une connectivité optimale. Souvent, il est fondamental de pouvoir réunir autour de la même table tous les acteurs engagés dans la résolution d'un conflit ou impliqués dans l'élaboration de réponses aux défis du monde. L'aviation est dès lors un des maillons essentiels qu'il convient d'assurer.».

Yannick Roulin Ambassadeur, représentant permanent adjoint, Mission permanente de la Suisse auprès de l'Office des Nations Unies et des autres organisations internationales à Genève



«Delta- und Gleitschirmfliegen, im französischen im Begriff «Vol libre» zusammengefasst, ist der Inbegriff von Freiheit. Um diesem Sport möglichst uneingeschränkt nachgehen zu können, braucht es starke Partner. Gerne nutzen wir das Netzwerk von AEROSUISSE, welches uns eine gute Plattform für den Austausch mit den anderen Akteuren der Luftfahrt bietet.»

Urs Frei, Präsident Schweizerischer Hängegleiter Verband SHV

«Le deltaplane et le parapente, regroupés en français sous le terme de «vol libre» sont synonymes de liberté. Pour pouvoir pratiquer ce sport le plus possible sans contraintes, il faut de solides partenaires. Nous sommes heureux d'utiliser le réseau AEROSUISSE qui nous fournit une bonne plateforme d'échange avec d'autres acteurs de l'aviation.»

Urs Frei, président de la Fédération suisse de vol libre FSVL



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

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

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