

A E R O S U I S S E



JAHRESBERICHT 2021  
RAPPORT ANNUEL 2021  
RESOCONTO ANNUO 2021



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](http://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](http://www.aerosuisse.ch).

# INHALT | CONTENU

|  |           |  |
|--|-----------|--|
| Vorwort des Präsidenten                        | <b>4</b>  | Introduction du président              |
| Schwerpunkte der Verbandsarbeit der AEROSUISSE | <b>6</b>  | Actions prioritaire d'AEROSUISSE       |
| Kommerzielle Luftfahrt                         | <b>8</b>  | Aviation commerciale                   |
| Landesflughäfen                                | <b>10</b> | Aéroports nationaux                    |
| Flugabfertigung                                | <b>12</b> | Assistance en escale                   |
| Helikopterbranche                              | <b>13</b> | Secteur de l'hélicoptère               |
| Business Aviation                              | <b>14</b> | Aviation d'affaires                    |
| Flugsicherung                                  | <b>16</b> | Navigation aérienne                    |
| Luft- und Raumfahrtindustrie                   | <b>18</b> | Industrie aéronautique et aérospatiale |
| Geschäftsstelle                                | <b>20</b> | Secrétariat                            |
| Kommissionen                                   | <b>22</b> | Commissions                            |
| Luftwaffe                                      | <b>23</b> | Forces aériennes                       |
| 53. Generalversammlung                         | <b>24</b> | 53 <sup>e</sup> Assemblée générale     |
| Vorstand                                       | <b>26</b> | Comité de direction                    |
| Organigramm                                    | <b>27</b> | Organigramme                           |
| Mitglieder                                     | <b>28</b> | Membres                                |
| Stimmen  | <b>31</b> | Votes                                  |

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

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

Fotos Inhalt: Hansjörg Bürgi (Seite 7, 11, 14), Christian Brechbühl (9), Swissport (12), Eugen Bürgler (13, 23), François Hug (15), Skyguide (16), SVFB (19), Swiss (5, 32)

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 (Seite 7, 11, 14), Christian Brechbühl (9), Swissport (12), Eugen Bürgler (13, 23), François Hug (15), Skyguide (16), SVFB (18), Swiss (5, 32)

Titelbild: Die Nachfrage nach PC-12 (Bild) und PC-24 ist sehr gross. Pilatus hat 2021 mit 152 Flugzeugen eine Rekordanzahl ausgeliefert. (Foto Pilatus Aircraft Ltd.)

Couverture: La demande de PC-12 (photo) et PC-24 est très forte. Pilatus a livré un nombre record de 152 avions en 2021. (Photo Pilatus Aircraft Ltd.)

Rückseite: Swiss hat 2021 erstmals Sustainable Aviation Fuel getankt.

Verso: Swiss a fait le plein de Sustainable Aviation Fuel pour la première fois en 2021.

# Vorwort des Präsidenten



Thomas Hurter

## Liebe Leserinnen und Leser

Das sehnlichst erwartete Ende der Pandemie ist leider auch 2021 nicht eingetreten. Die Fluggesellschaften und Flughäfen in der Schweiz erlebten erneut ein herausforderndes Jahr, wobei der Verkehr nicht einmal das halbe Volumen von 2019 erreichte. Auch dank der von der AEROSUISSE unterstützten Kampagne «Back In The Air» konnte im Frühsommer 2021 endlich wieder etwas einfacher gereist werden. In den Sommermonaten nutzten deshalb viele Ferienhungrige die Möglichkeit, dank Covid-Zertifikat und PCR-Test wieder eine Flugreise antreten zu können. Als Anfang November auch wieder Reisen in die USA möglich wurden, bremste die Omikron-Variante des Virus die rasant steigende Nachfrage massiv. Das wirkte sich negativ auf das Weihnachts- und Neujahrsgeschäft aus. Auch zu Beginn von 2022 hat das Virus nach wie vor viele Leute von Flugreisen abgehalten.

und günstigen Rahmenbedingungen den Weg zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen Luftfahrt über den Forschungs- und Innovationsstandort Schweiz ebnet und nicht über Verbote. Diese Stossrichtung wird der Verband auch bei der Erarbeitung des neuen CO<sub>2</sub>-Gesetzes verfolgen.

## Ja zum neuen Kampfflugzeug F-35A

Zudem begrüsst die AEROSUISSE den Entscheid des Bundesrates, 36 Kampfjets des Typs Lockheed Martin F-35A für etwas mehr als fünf Milliarden Franken für die Schweizer Luftwaffe zu beschaffen. Die Evaluation hat ein klares Resultat geliefert. Die Initiative gegen dieses Beschaffungsvorhaben lehnt die AEROSUISSE entschieden ab. Wichtig ist, dass die Befürworter einer Erneuerung der Schweizer Luftwaffe die Reihen schliessen. Würde die Initiative angenommen, könnten nicht nur keine F-35 gekauft werden, sondern überhaupt keine neuen Kampfjets. Ohne eine moderne, einsatzfähige Luftwaffe kann aber die Armee ihren Auftrag nicht erfüllen und die Schweiz verliert so ihre sicherheitspolitische Glaubwürdigkeit. Ein Thema, dass wegen der aktuellen Situation in der Ukraine mehr denn je im Scheinwerferlicht der Öffentlichkeit steht.

Nationalrat Thomas Hurter, Präsident

«Das einzige wirksame Mittel in nächster Zukunft, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoss massiv zu reduzieren, ist SAF oder Sustainable Aviation Fuel.» **Thomas Hurter**

Der erfreuliche Buchungseingang für den Sommer zeigt aber in der endlich abklingenden Pandemie, wie stark das Bedürfnis der Bevölkerung nach Ferien im Ausland ist.

## Chance für Innovationsstandort Schweiz

Die Ablehnung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes, welche so nicht zu erwarten war, aber im Sinne der AEROSUISSE ist, stellt für die Schweizer Luftfahrt eine grosse Chance dar. Die Luftfahrt ist sich ihrer grossen Verantwortung bewusst und nicht per se gegen Umweltabgaben. Diese Abgaben müssen aber vollumfänglich in die Aviatik reinvestiert und dürfen nicht zugunsten anderer Verkehrsträger umverteilt werden. Sie müssen möglichst international harmonisiert sein, damit keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen können. Das einzige wirksame Mittel in nächster Zukunft, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoss massiv zu reduzieren, ist SAF oder Sustainable Aviation Fuel. Die AEROSUISSE ist mit verschiedenen Wirtschaftsverbänden in Kontakt, um dafür zu sorgen, dass der Bund mit Subventionen

# Introduction du président

## Chers lecteurs, chères lectrices

La fin de la pandémie tant attendue n'a malheureusement pas eu lieu en 2021. Les compagnies aériennes et les aéroports suisses ont à nouveau connu une année difficile, le trafic n'atteignant même pas la moitié du volume de 2019. Il a toutefois été possible de voyager un peu plus facilement au début de l'été 2021, notamment grâce à la campagne « Back In The Air » appuyée par AEROSUISSE. Durant les mois d'été, de nombreux vacanciers ont profité de la possibilité de reprendre l'avion grâce aux certificats Covid et aux tests PCR. Début novembre, tandis qu'il redevenait possible de voyager vers les États-Unis, le variant omicron a massivement freiné une demande alors en forte progression, ce qui s'est répercute négativement sur les chiffres d'affaires de fin d'année pour le commerce. Même au début de 2022, le virus a continué à dissuader de nombreuses personnes de prendre l'avion. Alors que la pandémie s'est enfin calmée au printemps 2022, le taux de réservation réjouissant pour l'été témoigne toutefois d'un grand regain d'intérêt pour les vacances à l'étranger.

## Une opportunité pour la Suisse, pôle d'innovation

Le rejet de la loi sur le CO<sub>2</sub>, inattendu mais conforme à la logique d'AEROSUISSE, constitue une grande opportunité pour l'aviation suisse. Le secteur est parfaitement conscient de sa responsabilité et ne s'oppose pas intrinsèquement à la fiscalité environnementale. Ces taxes doivent toutefois être entièrement réinvesties dans l'aéronautique plutôt que d'être ventilées en faveur d'autres modes de transport. Elles doivent autant que possible être harmonisées au niveau international pour éviter les distorsions de concurrence. Le seul moyen efficace dans un avenir proche pour réduire massivement les émissions de CO<sub>2</sub> est le SAF (Sustainable Aviation Fuel). AEROSUISSE est en contact avec différentes associations professionnelles pour que la Confédération ouvre la voie à une aviation neutre en CO<sub>2</sub> par des subventions et une politique générale favorable, en misant sur la recherche et l'innovation en Suisse et non sur des interdictions. La Fédération poursuivra également cette orientation lors de l'élaboration de la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub>.

## Qui au nouvel avion de combat F-35A

AEROSUISSE salue par ailleurs la décision du Conseil fédéral d'acquérir 36 avions de combat de type Lockheed Martin F-35A destinés aux Forces aériennes, pour un peu plus de cinq mil-

liards de francs. L'évaluation a fourni un résultat probant. La Fédération s'oppose fermement à l'initiative contre ce projet d'acquisition. Il est indispensable que les partisans d'une modernisation des Forces aériennes suisses resserrent les rangs. Si l'initiative « Stop F-35 » était ac-

ceptée, non seulement aucun F-35 ne pourrait être acheté mais aucun nouvel avion de combat ne pourrait l'être. Or, sans une armée de l'air moderne et opérationnelle, l'armée ne peut pas remplir sa mission et la Suisse perd sa crédibilité en matière de sécurité. Un sujet qui – en regard de la situation actuelle en Ukraine – est plus que jamais sous les projecteurs de l'opinion publique suisse.

Thomas Hurter, conseiller national, président

Swiss hat 2021 erstmals Sustainable Aviation Fuel getankt. | Swiss a fait le plein de Sustainable Aviation Fuel pour la première fois en 2021.



# Schwerpunkte der Verbandsarbeit 2021

Die AEROSUISSE und die Economiesuisse hatten in der Frühlingsession 2021 massgeblich dazu beigetragen, dass das Parlament den Artikel 6a ins Covid-19-Gesetz aufnahm. Dank dem persönlichen, fälschungssicheren und datenschutzkonformen Nachweis einer Impfung, eines negativen Testergebnisses oder einer Co-

Die AEROSUISSE hatte sich auch für beide Covid-19-Gesetze stark gemacht, beide Vorlagen wurden von Volk und Ständen deutlich angenommen.

vid-19-Genesung waren so Reisen in andere Länder wieder möglich. Die AEROSUISSE hatte sich auch für beide Covid-19-Gesetze stark gemacht, beide Vorlagen wurden von Volk und Ständen deutlich angenommen. Als die Omikron-Variante des Coronavirus gegen Ende 2021 die Nachfrage nach Flugreisen wieder massiv einbrechen liess, erreichte die AEROSUISSE dank einer Intervention beim Bundesrat, dass die Quarantänepflicht nach wenigen Tagen in eine PCR-Testpflicht umgewandelt wurde. Zudem hatte sich die AEROSUISSE laufend dafür eingesetzt, dass die summarischen und vereinfachten Verfahren für Kurzarbeitsentschädigung (KAE) bis 2022 verlängert wurden.

## Neues CO<sub>2</sub>-Gesetz als Chance

Für die AEROSUISSE war immer klar, dass das alte CO<sub>2</sub>-Gesetz in die falsche Richtung zielte. Die darin enthaltene Flugticketabgabe von 30 bis 120 Franken pro Passagier und die «Abgabe Allgemeine Luftfahrt» von 500 bis 3000 Franken

pro Start eines Businessjets hätten die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt enorm geschwächt. Zudem sah das alte CO<sub>2</sub>-Gesetz vor, dass nur die Hälfte der durch diese Abgaben generierten Summen in die Luftfahrt zurückgeflossen wären.

In der zweiten Jahreshälfte betrieb die AEROSUISSE viel Aufwand, um die für die Luftfahrt relevanten Artikel des neuen CO<sub>2</sub>-Gesetzes mitzustalten. Dies ist ihr im Austausch mit dem BAZL und BAFU gelungen. Der neue Gesetzesentwurf sieht vor, dass dem in der Schweiz getankten Kerosin erneuerbare Flugtreibstoffe beizumischen sind. Dies soll in Einklang mit den Bestimmungen in der EU geschehen. Die EU plant ab 2025 eine Beimischquote von zwei Prozent, welche 2030 auf fünf Prozent ansteigen soll. Parallel dazu kann der Bund gemäss dem neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz innovative Firmen finanziell unterstützen, welche die Pilotanlagen zur Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen realisieren. Dafür sind jährlich rund 25 bis 30 Millionen Franken vorgesehen. Der Bundesrat möchte hiermit den Forschungs- und Innovationsstandort stärken, was im Sinne der AEROSUISSE ist.

## Keine Ausschreibungspflicht für Flughäfen

Die AEROSUISSE hat 2021 massgeblich dazu beigetragen, dass mit der von beiden Räten angenommenen Motion 21.3458 «Sektorenmarkt der Flughäfen im öffentlichen Beschaffungswesen» systemrelevante Infrastrukturen der Flughäfen von der öffentlichen Ausschreibungspflicht befreit werden. Konkret heisst das, dass das UVEK innert einem Jahr eine Gesetzesrevision vorschlagen muss, damit die Flughafeninfrastrukturen nicht von der Ausschreibungspflicht erfasst werden.

# Les actions prioritaires en 2021

Lors de la session de printemps 2021, AEROSUISSE et Économiesuisse avaient largement contribué à ce que le Parlement intègre l'article 6a dans la loi Covid-19. Grâce à la preuve personnelle, infalsifiable et conforme à la protection des données d'une vaccination, d'un résultat de test négatif ou d'une guérison Covid-19, il était ainsi à nouveau possible de voyager dans d'autres pays. AEROSUISSE s'était également engagée en faveur des deux lois Covid-19, les deux projets ayant été clairement acceptés par le peuple et les cantons. Lorsque le variant omicron du coronavirus a de nouveau fait chuter massivement la demande de voyages aériens vers la fin 2021, AEROSUISSE a obtenu, grâce à une intervention auprès du Conseil fédéral, que l'obligation de quarantaine soit transformée après quelques jours en une obligation de test PCR. En outre, AEROSUISSE s'était constamment engagée pour que les procédures sommaires et simplifiées d'indemnisation en cas de réduction de l'horaire de travail (IRHT) soient prolongées jusqu'en 2022.

## La nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub>: une opportunité

AEROSUISSE a toujours été persuadée que l'ancienne loi sur le CO<sub>2</sub> allait dans la mauvaise direction. La taxe sur les billets d'avion de 30 à 120 francs par passager et la taxe sur l'aviation générale de 500 à 3000 francs par décollage pour un jet d'affaires auraient énormément affaibli la compétitivité de l'aviation suisse. De plus, l'ancienne loi sur le CO<sub>2</sub> prévoyait que seule la moitié des sommes générées par ces taxes aurait été reversée à l'aéronautique.

Au cours du 2<sup>e</sup> semestre, AEROSUISSE a déployé beaucoup d'efforts pour participer à l'élaboration des articles de la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> qui concernent l'aviation. Elle y est parvenue en s'échangeant avec l'OFAC et l'OFEV. Le nouveau projet de loi prévoit que des carburants d'aviation renouvelables soient mélangés au kéroène consommé en Suisse. Cela doit se faire en accord avec les dispositions de l'UE. L'UE prévoit un quota de mélange de 2% à partir de 2025. Il devrait passer à 5% en 2030. Parallèlement, la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> permet à la Confédération de soutenir financièrement les entreprises innovantes qui réalisent des installations pilotes pour la production de carburants synthétiques renouvelables pour l'aviation. Environ 25 à 30 millions de francs par an sont prévus à cet effet. Le Conseil fédéral souhaite ainsi renforcer le pôle de recherche et d'innovation, ce qui suit la logique d'AEROSUISSE.

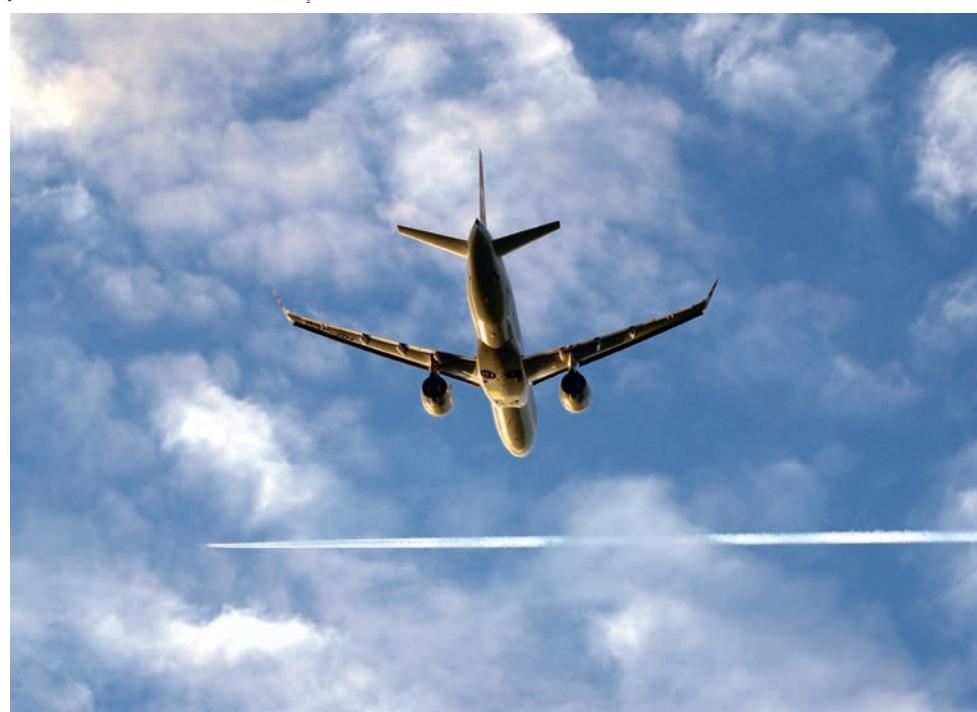
## Pas d'obligation d'appel d'offres pour les aéroports

En 2021, AEROSUISSE a fortement contribué à ce que la motion 21.3458 «Le marché sectoriel des aéroports dans le contexte des marchés publics», adoptée par les deux Chambres, exempte les infrastructures d'importance systémique des

AEROSUISSE s'était également engagée en faveur des deux lois Covid-19, les deux projets ayant été clairement acceptés par le peuple et les cantons.

aéroports de l'obligation de soumissionner aux marchés publics. Concrètement, cela signifie que le DETEC doit proposer une révision de la loi dans un délai d'un an afin que les infrastructures aéroportuaires ne soient pas soumises à cette obligation.

Neue Airbusse, wie die A220 (Bild) oder A320neo, welche bei Swiss im Einsatz sind, tragen erheblich zur Verminderung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses bei. | Les nouveaux Airbus, comme l'A220 (photo) ou l'A320neo en service chez Swiss, contribuent très fortement à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.



# Kommerzielle Luftfahrt



Thomas Frick

## Zwei Jahre Krise

Bei den Fluggesellschaften stellte sich 2021 nur eine marginale Erholung ein. Nach einem vielversprechenden Sommer zerstörten die vierte und fünfte Covid-Welle die Hoffnungen auf ein rasches Ende der Pandemie. Mit der «Back In The Air»-Initiative formulierten die Reise- und Tourismusbranche drei klare Kernforderungen, um die Reisefreiheit wieder zu erlangen. Bundespräsident Guy Parmelin nahm diese am 15. April 2021 am Flughafen Zürich entgegen. Die Erleichterung der Einreise in die USA ab November 2021 stellte einen ersten Meilenstein in der Erholung des Interkontinentalverkehrs dar. Doch die Zahl der Langstreckenflüge lag 2021 auf dem enttäuschenden Niveau von weniger 50 Prozent gegenüber 2019. Weltweit haben

## Die Luftfracht-Nachfrage war 2021 um sieben Prozent höher als 2019.

die Airlines ihre operativen Kosten durch Umstrukturierungen um etwa 35 Prozent gesenkt, trotzdem sind ihre Zahlen für 2021 rot geblieben. Massiv steigende Kerosinpreise und die Nachhaltigkeitsziele stellen zusätzlich zur Krise weitere Herausforderungen dar.

## Swiss: 50 Prozent weniger Flüge

Swiss flog im zweiten Pandemie-Jahr im Vergleich zu 2019 weniger als 50 Prozent und beförderte mit 5,9 Millionen knapp 30 Prozent der Passagiere von 2019. Mit rund 90 Zielen ab Zürich und Genf entsprach das Destinationsportfolio etwa jenem vor der Krise, wenn auch mit geringeren Frequenzen. Swiss ist so der Verpflichtung nachgekommen, die Schweiz mit Europa und der Welt zu verbinden. Sie schloss das Geschäftsjahr 2021 bei einem Umsatz von 2,1 Milliarden Franken mit einem Verlust von 428 Millionen ab.

Die notwendige Restrukturierung führte bis Ende 2021 zu einem Abbau von rund 1700 Vollzeitstellen. Zudem hat Swiss kontinuierlich ihre Kurzstrecken-Flotte mit Airbus A320neo erneuert. 2021 hat sie auch ihre neue Premium-Economy-Klasse lanciert, die ab Frühling 2022 auf allen Boeing 777 angeboten wird. Swiss hat mit verschiedenen Partnerunternehmen erstmals eine ganzheitliche Logistikkette für den Import von 460 Tonnen nachhaltigem Treibstoff (SAF) in die Schweiz etabliert. Die Betankung von SAF an Schweizer Flughäfen wurde ab dem 1. Juli 2021 aufgrund neuer Zollbestimmungen möglich.

## Luftfracht: weiterhin wichtige Rolle

Die Einbrüche in den globalen Lieferketten und -kapazitäten blieben auch 2021 dominant. Dank der hohen Flexibilität und einer Vielfalt an Fracht-Charterflügen oder neuen Nurfracht-Strecken konnte Swiss WorldCargo auch 2021 überproportional zum Umsatz der Swiss beitragen. Die Luftfracht-Nachfrage war 2021 um sieben Prozent höher als 2019. Im Auftrag der Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit (DEZA) leistete Swiss einen namhaften Beitrag zur Versorgung verschiedener Länder (Indien, Sri Lanka, Indonesien, Thailand und Vietnam) mit Impfstoffen und Hilfsgütern.

## EasyJet stellt Erholung fest

EasyJet Switzerland hat sich auch 2021 diszipliniert auf cash-positive Flüge konzentriert, um den Geldabfluss zu minimieren. Sie hat sich weiterhin Kapital durch Sale-and-lease-back-Geschäfte für ihre grösstenteils in Besitz befindliche Flotte und durch höhere Kreditaufnahmen beschafft. Zudem hat sich EasyJet auf die Bedingungen nach der Pandemie vorbereitet. Ihr Geschäftsmodell und die im Laufe des Jahres 2021 ergriffenen Massnahmen bedeuten, dass sie die Wachstumschancen in der Zukunft nutzen kann. In der Schweiz hat sich die Erholung schnell eingestellt und die Konnektivität wurde in Genf und Basel mit einer Vielzahl von Destinationen aufrecht gehalten. EasyJet hat sich ihre Flexibilität durch eine Einigung mit den Gewerkschaften erhöht.

EasyJet ist die erste grosse Airline der Welt, welche die Kohlendioxidemissionen für alle Flüge kompensiert. In der Schweiz investiert sie weiterhin in die Erneuerung der Flotte und hat 2021 vier Airbus A320neo übernommen, die eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 15 Prozent und eine Verringerung der Lärmbelastung um 50 Prozent ermöglichen. Ein fünfter A320neo folgt bis Mitte 2022.

## Helvetic neue Flotte komplett

Helvetic Airways konnte trotz Pandemie sehr viele Adhoc- und Spezialcharterflüge durchführen. Zudem eröffnete sie 2021 eine Basis am EuroAirport. Mit der Ankunft der vierten Embraer E195-E2, des zwölften neuen E2-Jets, hat die Schweizer Regionalfluggesellschaft ihre im Oktober 2019 gestartete Flottenerneuerung in Höhe von rund 750 Millionen US-Dollar Mitte August 2021 erfolgreich abgeschlossen. Anfang September 2021 absolvierte eine Helvetic E190-E2 den ersten kommerziellen Flug zum London City Airport.

# Aviation commerciale

## Deux années de crise

Les compagnies aériennes n'ont connu qu'une reprise marginale en 2021. Après un été prometteur, les 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> vagues de Covid ont anéanti les espoirs d'une fin rapide de la pandémie. Dans le cadre de l'initiative «Back In The Air», la branche des voyages et du tourisme a formulé trois exigences majeures bien définies pour rétablir la liberté de voyager. Le président de la Confédération Guy Parmelin les a acceptées le 15 avril 2021 à l'aéroport de Zurich.

Les dispositions prises pour faciliter l'entrée sur le territoire américain à partir de novembre 2021 ont constitué un premier jalon dans la reprise du trafic intercontinental. Le nombre de vols long-courriers s'est pourtant situé en 2021 à un niveau décevant de moins de 50% par rapport à 2019. À l'échelle mondiale, les compagnies aériennes ont réduit leurs coûts opérationnels d'environ 35% en procédant à des restructurations, mais leurs indicateurs pour 2021 sont malgré tout restés dans le rouge. L'augmentation massive du prix du kérosène et les objectifs de développement durable constituent des enjeux supplémentaires, en sus de la crise.

## Swiss: 50% de vols en moins

Au cours de la deuxième année de pandémie, Swiss a proposé moins de 50% des vols effectués en 2019 et transporté 5,9 millions de passagers, soit à peine 30% de ses performances de 2019. Avec environ 90 destinations au départ de Zurich et de Genève, le panel de destinations correspondait à peu près à celui d'avant la crise, bien qu'avec un nombre de dessertes moins élevé. La compagnie a ainsi respecté son engagement de relier la Suisse à l'Europe et au monde. Elle a clôturé l'exercice 2021 sur un chiffre d'affaires de 2,1 milliards de francs et une perte de 428 millions.

La restructuration nécessaire a entraîné la suppression d'environ 1700 postes à plein temps à fin 2021. Swiss a par ailleurs poursuivi le renouvellement de sa flotte court-courrier par des Airbus A320neo. En 2021, elle a également lancé sa nouvelle Premium Economy Class qui sera proposée sur tous les Boeing 777 à partir du printemps 2022. Aux côtés de différentes entreprises partenaires, Swiss a établi pour la première fois une chaîne logistique intégrée pour l'importation de 460 tonnes de carburant durable (SAF) en Suisse.

Le ravitaillement en SAF dans les aéroports suisses a été rendu possible à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2021 grâce à de nouvelles dispositions douanières.

## Fret aérien: un rôle toujours important

L'effondrement des chaînes et des capacités d'approvisionnement mondiales est resté prégnant en 2021. Grâce à une grande souplesse et à une diversité de vols charters de fret ou de nouvelles liaisons aériennes tout-cargo, Swiss WorldCargo a de nouveau contribué très largement au chiffre d'affaires de Swiss en 2021. La demande de fret aérien a été supérieure de 7% à celle de 2019. Sur mandat de la Direction du développement et de la coopération (DDC), Swiss a apporté une contribution notable à l'approvisionnement de plusieurs pays (Inde, Sri Lanka, Indonésie, Thaïlande et Vietnam) en vaccins et en biens de première nécessité.

## EasyJet constate une reprise

EasyJet Switzerland a continué à se concentrer avec discipline sur les vols à trésorerie positive en 2021 afin de minimiser les sorties de trésorerie. Elle a continué à se procurer des capitaux par des opérations de cession-bail (Sale-and-lease-back) pour sa flotte, dont elle est en grande partie propriétaire, et par des emprunts plus importants. EasyJet s'est par ailleurs préparée aux conditions qui prévaudront au lendemain de la pandémie. Son modèle commercial et les mesures prises au cours de l'année 2021 signifient qu'elle pourra, à l'avenir, saisir les opportunités de croissance qui se présenteront. En Suisse, la reprise a été rapide et la connectivité a été maintenue à Genève et Bâle avec un grand nombre de destinations. EasyJet a accru sa flexibilité grâce à un accord avec les syndicats. EasyJet est la première grande compagnie aérienne au monde à compenser les émissions de dioxyde de carbone de tous ses vols. En Suisse, elle continue d'investir dans le renouvellement de sa flotte et a pris livraison en 2021 de 4 Airbus A320neo qui permettent de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 15% et les nuisances sonores, de 50%. Un cinquième A320neo suivra d'ici la mi-2022.

## La nouvelle flotte d'Helvetic est complète

Helvetic Airways a pu effectuer de très nombreux vols ad hoc et charters spéciaux malgré la pandémie. Elle a en outre ouvert une base à l'EuroAirport en 2021. Avec l'arrivée du 4<sup>e</sup> Embraer E195-E2, son 12<sup>e</sup> nouveau E-Jet E2, la compagnie aérienne régionale suisse a achevé avec succès à la mi-août 2021 le renouvellement de sa flotte, lancé en octobre 2019, pour un montant d'environ 750 millions de dollars (USD). Début septembre 2021, un Helvetic E190-E2 a effectué son premier vol commercial à destination du London City Airport.



EasyJet Switzerland hat ihre Flotte mit fünf A320neo erneuert. | EasyJet Switzerland a renouvelé sa flotte avec cinq A320neo.

# Landesflughäfen



Stefan Tschudin

Mit total 19,8 Millionen Passagieren verzeichneten die drei Schweizer Landesflughäfen 2021 knapp einen Drittels des Fluggastaufkommens des Rekordjahres 2019.

## EuroAirport: wieder 100 Destinationen

Der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg konnte 2021 aufgrund der Pandemie seinen 75. Geburtstag nicht feiern. Er behielt aber seine wichtige Funktion als regionales Tor zu Europa und dem Mittelmeerraum trotz geringerer Auslastungen und Flugfrequenzen bei: 2021 wurden wieder bis zu 100 Destinationen von 20 Airlines angeboten – fast so viele wie 2019. Mit über 3,6 Millionen Passagieren oder fast 40 Prozent mehr als 2020 weist der EuroAirport 2021 das grösste Wachstum der drei Landesflughäfen aus. Auch die Flugbewegungen haben mit 25 Prozent stärker als in Genf und Zürich zugelegt und die Marke von 64'000 überschritten. Der Frachtverkehr ermöglicht es dem Flughafen Basel-Mulhouse, eine strategische Rolle im regionalen Logistikcluster zu spielen. 2021 wurde erneut ein Anstieg des gesamten Frachtvolumens, so um zehn Prozent auf 119'000 Tonnen verzeichnet. Auch der auf Wartung und Umbau von Flugzeugen spezialisierte dritte Geschäftsbereich «Industrie» hielt sich 2021 stabil.

## Genf: neuer Ostflügel in Betrieb

Die Bevölkerung im Einzugsgebiet des Genfer Flughafens zeigte ein echtes Interesse an Auslandsreisen, vor allem aus familiären Gründen. Dadurch stellte sich seit dem Frühsommer bis zum Auftreten der Omikron-Variante eine solide Erholung ein. Genève Aéroport setzte das ganze Jahr über die Massnahmen zur Senkung der Kosten und Investitionen fort, wodurch das Defizit auf 89 Millionen Schweizer Franken gesenkt werden konnte.

Trotz der herausfordernden Situation konnte der Flughafen Genf Ende Oktober 2021 die Generalversammlung des europäischen Flughafenverbands ACI Europe, dem ersten Treffen dieser Art nach fast zwei Jahren Pandemie, durchführen. Im Dezember eröffnete Genève Aéroport sein neues Terminal, den neuen Ostflügel für die Langstreckenflüge. Bis auf drei Ausnahmen waren Ende 2021 alle interkontinentalen Flugverbindungen, die vor der Krise bestanden hatten, wieder in Betrieb. Der Genève Aéroport hat 2021 rund 5,9 Millionen Passagiere empfangen. Das sind rund sechs Prozent mehr als 2020. Die Anzahl Flugbewegungen stieg 2021 um 15 Prozent gegenüber 2020 auf fast 100'000. Dazu hat auch die Business Aviation stark beigetragen.

## Zürich: Druck auf Rahmenbedingungen

Dank vorausschauender Unternehmensführung, hoher Kosten- und Investitionsdisziplin hat die Flughafen Zürich AG auch 2021 diese einmalige Krise aus eigener Kraft bewältigt. Viele Passagiere haben das Vertrauen in den Flugverkehr wieder zurückgewonnen. Doch es ist ein zunehmender Druck auf die Rahmenbedingungen festzustellen. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Betriebsreglement 2014 des Flughafens Zürich erhöht die Anforderungen an den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und die Gesuchsunterlagen zur Änderung des Betriebsreglements. Die bisher schon zu langen Verfahren werden dadurch noch komplexer, Verbesserungen verzögern sich massiv. Der Bericht der Kommission für Lärmbekämpfung mit Vorschlägen für neue Immissionsgrenzwerte droht dies weiter zu verschärfen.

Der Flughafen Zürich zählte 2021 rund 10,2 Millionen Passagiere, 28 Prozent mehr als 2020. Davon waren 7,7 Millionen Lokalpassagiere, 2,4 Millionen stiegen in Zürich um. Die Flugbewegungen haben um 19 Prozent auf 132'600 zugenommen. Erfreulich ist die Steigerung des Frachtvolumens um 35 Prozent im 2021 auf 393'062 Tonnen.

# Aéroports nationaux

En 2021, les aéroports nationaux ont également dû faire preuve d'une grande souplesse pour répondre à une demande très fluctuante. Ils ont ainsi activement défendu les requêtes du transport aérien auprès des décideurs politiques, notamment par le sommet « Back In The Air » visant le rétablissement de la liberté de voyager. Certains week-ends d'été ont parfois été enregistrés jusqu'à 80% du trafic de 2019. Mais la variante omicron du virus et la réintroduction de la quarantaine ont provoqué un nouvel effondrement du nombre de passagers. Avec un total de 19,8 millions de passagers, les trois aéroports nationaux suisses de Bâle (3,6 millions), Genève (5,9 millions) et Zurich (10,2 millions) ont enregistré en 2021 à peine un tiers du volume de passagers de l'année record 2019, alors que plus de 58 millions de passagers avaient utilisé les trois aéroports.

## EuroAirport: à nouveau 100 destinations

En raison de la pandémie, l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Freiburg n'a pas pu fêter son 75<sup>e</sup> anniversaire en 2021. Il a toutefois conservé sa fonction importante de porte régionale vers l'Europe et la Méditerranée, malgré des taux d'occupation et des fréquences de vol plus faibles: en 2021, jusqu'à 100 destinations ont à nouveau été proposées par 20 compagnies aériennes, soit presque autant qu'en 2019.

Avec plus de 3,6 millions de passagers, soit près de 40% de plus qu'en 2020, l'EuroAirport a affiché en 2021 la plus forte croissance des trois aéroports nationaux. Les mouvements aériens ont également augmenté de 25%, plus fortement qu'à Genève et Zurich, dépassant la barre des 64 000. Le trafic de fret permet à l'aéroport de Bâle-Mulhouse de jouer un rôle stratégique dans le cluster logistique régional. En 2021, le volume total de fret a de nouveau augmenté de 10% pour atteindre 119 000 tonnes. Le troisième secteur d'activité « Industrie », spécialisé dans la maintenance et l'aménagement d'aéronefs, est également resté stable en 2021.

## Genève: mise en service de la nouvelle aile est

Malgré une activité en dents de scie, la population du bassin de chalandise de l'aéroport de Genève a montré un réel intérêt pour les voyages à l'étranger, notamment pour des motifs familiaux. Une solide reprise s'est ainsi confirmée depuis le début de l'été jusqu'à l'apparition du variant omicron. Genève Aéroport a poursuivi tout au long de l'année ses mesures de réduction des coûts et ses investissements, ce qui a permis de ramener le déficit à 89 millions de francs.

Dans des conditions pourtant difficiles, Genève Aéroport a pu organiser fin octobre 2021 l'assemblée générale de l'association européenne des aéroports ACI Europe, première réunion de ce type au terme de presque deux ans de pandémie. En décembre, Genève Aéroport a inauguré son nouveau terminal, la nouvelle aile est dédiée aux vols long-courriers. À trois exceptions près, toutes les liaisons aériennes intercontinentales proposées avant la crise étaient à nouveau opérationnelles fin 2021. En 2021, Genève Aéroport a accueilli environ 5,9 millions de passagers, soit environ 6% de plus qu'en 2020. Le nombre de mouvements aériens a augmenté de 15% en 2021 par rapport à 2020, pour atteindre près de 100 000. L'aviation d'affaires a également fortement contribué à ce résultat.

## Zurich: des conditions générales d'exploitation sous pression

Grâce à une gestion d'entreprise prévoyante et à une grande discipline en matière de coûts et d'investissements, l'aéroport de Zurich a pu surmonter cette crise unique en son genre par ses propres moyens, en 2021 comme l'année précédente. De nombreux passagers ont retrouvé confiance dans le transport aérien. Mais on constate une pression croissante sur les conditions générales d'exploitation. L'arrêt du Tribunal administratif fédéral concernant le règlement d'exploitation 2014 de l'aéroport de Zurich augmente les exigences posées au plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et aux documents constitutifs visant une modification du règlement d'exploitation. Les procédures déjà passablement longues deviennent ainsi encore plus complexes, ce qui retarde fortement les améliorations envisagées. Le rapport de la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit, qui propose de nouvelles valeurs limites d'immissions, risque encore d'aggraver la situation.

En 2021, l'aéroport de Zurich a accueilli environ 10,2 millions de passagers, soit 28% de plus qu'en 2020, dont 7,7 millions de passagers locaux et 2,4 millions de passagers en transit. Les mouvements aériens ont augmenté de 19% pour atteindre 132 600. L'augmentation du volume de fret de 35% en 2021, soit 393 062 tonnes, est une source de satisfaction.



Der Flughafen Basel-Mulhouse verzeichnete 2021 – in seinem 75. Betriebsjahr – einen Anstieg des Frachtvolumens um zehn Prozent.  
| Au cours de sa 75<sup>e</sup> année d'exploitation, l'aéroport de Bâle-Mulhouse a enregistré en 2021 une augmentation de 10% de son volume de fret.

# Flugabfertigung | Assistance en escale



Bruno Stefani

## Grosse Unterschiede bei Service Providern

Die in der SASPA (Swiss Airport Service Providers Association) zusammengeschlossenen Flugabfertigungsfirmen an den Landesflughäfen blicken auf ein Jahr zurück, das unterschiedlicher nicht hätte sein können. Die Luftfrachtsparte erholte sich 2021 schnell. Unterbrochene Lieferketten zu Land brachten ihr einen kaum zu erwartenden Auftrieb. Beinahe 90 Prozent der Vor-Pandemie-Produktion wurden erreicht. Verschiedene Frachtorganisationen konnten sich schon Mitte 2021 aus der Kurzarbeit verabschieden.

## Geschäftsreisen auf tiefem Niveau

Ganz anders sah es auf der Passage-Seite aus: Stetig wechselnde Einreisebestimmungen und Schutzmassnahmen wirkten sich negativ auf die Reiselust aus. Die Abschwächung der Pandemie im Sommer brachte einen kurzen Aufschwung mit Ferienflügen im Mittelmeerraum. Durch das weitgehende Ausbleiben von Geschäftsreisenden und Langstreckenpassagieren verharrete das Niveau der Flugbewegungen im Passagiersektor auf etwa 50 Prozent von 2019.

Die SASPA-Mitgliedsfirmen setzten 2021 die begonnenen Restrukturierungen fort. Der gesamte Mitarbeiterbestand sank von 9600 vor der Krise auf rund 7000 Ende 2021. Zusammen mit der AEROSUISSE, aber auch mit den Sozialpartnern, konnte erreicht werden, dass Kurzarbeitsentschädigungen verlängert wurden. Das half den SASPA-Mitgliedsfirmen, das zweite Pandemiejahr zu überstehen.

## Schwierige Personalsituation

Zusammen mit der ganzen Flugindustrie setzte sich die SASPA auch für verlässlichere Reisebestimmungen und sinnvollere Pandemiemaßnahmen ein. So haben alle gelernt, dass ein Zusammengehen aller Player zu (Teil-)Erfolgen führen kann. Für 2022 und den prognostizierten Aufschwung präsentiert sich vor allem die Lage auf dem Personalsektor schwierig. Ein Teil der

Bei der Luftfracht wurde 2021 fast 90 Prozent der Vor-Pandemie-Produktion erreicht. | Côté de la côte aérienne, la production 2021 a atteint près de 90% du niveau antérieur à la pandémie.



Abgänge der letzten zwei Jahre müssen ersetzt werden. Mit der Ausbildung und Zertifizierung der neuen Mitarbeitenden kommt ein grosses Stück Arbeit auf die Abfertigungsfirmen zu.

## De grandes disparités entre les prestataires de services

Les entreprises d'assistance en escale des aéroports nationaux, réunies au sein de la SASPA (Swiss Airport Service Providers Association), reviennent sur une année extrêmement contrastée. La branche du fret aérien s'est rapidement rétablie en 2021. L'interruption des chaînes d'approvisionnement terrestres lui ont donné un élan inattendu. Près de 90% de la production d'avant la pandémie ont été atteints. Différentes organisations de fret ont pu dire adieu au chômage partiel dès le milieu de l'année 2021.

## Les voyages d'affaires en berne

Autre son de cloche du côté des passages: l'évolution incessante des règles de voyage (conditions d'entrée et mesures sanitaires) ont entamé l'envie de voyager. L'affaiblissement de la pandémie en été a permis une brève reprise des vols vacances dans le bassin méditerranéen, mais les voyageurs d'affaires et les passagers long-courriers faisant défaut, les mouvements aériens du segment passagers ont stagné à environ 50% de leur niveau de 2019.

En 2021, les compagnies membres de la SASPA ont poursuivi les restructurations engagées. L'effectif total des collaborateurs est passé de 9600 avant la crise à environ 7000 fin 2021. En collaboration avec AEROSUISSE ainsi qu'avec les partenaires sociaux, l'indemnisation du chômage partiel a pu être prolongée. Ce dispositif a aidé les entreprises membres de la SASPA à surmonter la deuxième année de pandémie.

## Une gestion difficile des ressources humaines

À l'instar de l'ensemble du secteur aéronautique, la SASPA a elle aussi plaidé pour une meilleure fiabilité des règles de voyage et pour des mesures de pandémie plus adaptées. Cet engagement commun a démontré qu'en s'unissant, les acteurs concernés pouvaient engranger des succès (partiels). Pour 2022 et la reprise prévue, c'est surtout la gestion des ressources humaines qui s'annonce difficile. Les suppressions de postes de 2020 et 2021 devront être partiellement compensées par la création de nouveaux emplois. La formation et la certification des nouveaux collaborateurs représentent une vaste besogne pour les entreprises d'assistance.

# Helikopterbranche | Secteur de l'hélicoptère

## Erfolgreicher europäischer Auftritt

Am 17. November 2021 hat die SHA (Swiss Helicopter Association) im Rahmen der Messe «European Rotors» in Köln den Swiss Innovation Day durchgeführt. Seit Jahren engagiert sich die SHA stark in der EHA, der European Helicopter Association. Mit der Organisation des Swiss Innovation Day konnte sich die SHA an den «European Rotors» in die aktive Rolle der Helikopterbranche in der Schweiz ins Rampenlicht stellen.

## Schweizer als neuer EHA-Präsident

Die SHA ist stolz darauf, dass mit Christian Müller ein Vorstandsmitglied der SHA zum Nachfolger von Peter Möller als Präsident der European Helicopter Association gewählt wurde. Weiter wurde Christian Müller auch zum Technischen Direktor der EHA ernannt. Christian Müller hat sich zum Ziel gesetzt, die unterschiedlichen Kompetenzen im Vertical Lift Sektor der europäischen Fliegerei in der EHA zusammenzubringen.

## Chance für über 60-jährige Heli-Piloten

Die Helikopterbranche ist erfreut, dass das Parlament beide gleichlautende Motionen «Schaffung einer nationalen Berufspilotenlizenz», welche im National- wie auch im Ständerat eingereicht wurden, angenommen wurden. Nun ist der Bundesrat gefordert, die Umsetzung der Motionen an die Hand zu nehmen, damit auch über 60-jährige Piloten weiterhin Personen-transporte durchführen können.

## Une bonne visibilité à l'échelle européenne

Le 17 novembre 2021, la SHA (Swiss Helicopter Association) a organisé le Swiss Innovation Day dans le cadre du salon «European Rotors» à Cologne. La SHA est très impliquée depuis des années au sein de l'European Helicopter Association - EHA. Le Swiss Innovation Day a permis à la SHA de mettre en lumière le rôle actif du secteur de l'hélicoptère en Suisse lors du salon «European Rotors».

## Un Suisse à la tête de l'EHA

La SHA est fière de souligner qu'un membre de son comité exécutif, Christian Müller, a été élu pour succéder à Peter Möller à la présidence de l'European Helicopter Association. Christian Müller en a de plus été nommé directeur technique. Il s'est fixé pour objectif de réunir au sein de l'EHA les différentes compétences de la branche Vertical Lift de l'aéronautique européenne.

## Une chance pour les pilotes d'hélicoptère de plus de 60 ans

Le secteur de l'hélicoptère se félicite de l'adoption par le Parlement des deux motions de même teneur «Création d'une licence nationale de pilote professionnel», déposées au Conseil national et au Conseil des États. Il incombe maintenant au Conseil fédéral de prendre en main leur mise en œuvre pour que les pilotes âgés de plus de 60 ans puissent continuer à effectuer des transports de personnes.

SHA-Vorstandsmitglied Christian Müller präsidiert nun die European Helicopter Association. | Christian Müller, membre du comité exécutif de la SHA, préside désormais l'European Helicopter Association.



# Business Aviation



Helene Niedhart

## Erfreulicher Aufschwung

Die Schweizer Business Aviation hat 2021 erfreulicherweise einen massiven Aufschwung erlebt. Nach einem schwierigen und verlustreichen Geschäftsjahr 2020 waren die ersten Monate 2021 pandemiebedingt noch sehr verhalten und schwach. Bemerkenswert ist, dass eine unerwartet starke Nachfrage im Mai 2021 einsetzte und bis Ende Jahr anhielt. Selbst langjährige Professionals haben in der Geschichte der Geschäftsluftfahrt noch nie einen solchen Anstieg erlebt, geschweige denn für möglich gehalten. Die meisten Fluggesellschaften der Schweizer Geschäftsluftfahrt haben die Umsätze der Jahre vor der Pandemie erreicht oder sogar überschritten. Zu diesem Erfolg haben sicherlich die nach und nach erfolgten Öffnungen verschiedener Länder beigetragen, aber vor allem auch das reduzierte Angebot der Airlines. Dies hatte zudem den hilfreichen Effekt, dass genügend Slots für die Business

Aviation vorhanden waren. Die Slot-Knappheit dürfte aber bald wieder zur grossen Sorge der Branche werden.

## Moratorium Flugplatz Dübendorf

Eine grosse Enttäuschung war das Moratorium des Bundesrates für den zivilen Business Aviation Airport in Dübendorf. Dieser kurzsichtige und vernichtende Entscheid belastet die Zukunft der Schweizer Geschäftsluftfahrt schwer. Für den international attraktiven Wirtschafts- und Forschungsstandort Zürich wäre der Flugplatz Dübendorf eine Notwendigkeit gewesen. Die Symbiose der zivilen Business Aviation mit limitierten Bewegungen, der militärischen Flüge ohne Kampfjets und der Nutzung für innovative Forschungszwecke wäre einmalig gewesen. Der Flugplatz wäre damit ohne staatliche Subventionen finanziert gewesen.

## Freiwilliges CO<sub>2</sub>-Reduktionsprogramm

Die Schweizer Bevölkerung hat das CO<sub>2</sub>-Gesetz 2021 abgelehnt und damit auch die Ticketabgabe und die Abgabe Allgemeine Luftfahrt (für Business Aviation). Nichtsdestotrotz setzt sich die Geschäftsluftfahrt weiterhin stark für das Klimaziel «Net Zero 2050» ein. Viele Fluggesellschaften der Business Aviation kompensieren ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen bereits heute auf freiwilliger Basis, verwenden Sustainable Aviation Fuel (SAF), wenn es erhältlich ist, oder investieren in Projekte zur Reduktion von CO<sub>2</sub>.

Die beiden weltweit grössten Business Aviation Dachverbände NBAA (USA) und EBAA (EU) haben ein freiwilliges Sustainability-Zertifizierungsprogramm für Business-Aviation-Fluggesellschaften entwickelt. Dabei werden sie verpflichtet, CO<sub>2</sub>-Ziele und -Reduktionsmassnahmen zu rapportieren. Die jährliche Auditierung und Bewertung erfolgt durch die IBAC (International Business Aviation Council) Montreal. Damit können die Anstrengungen sowie die Verbesserungen der CO<sub>2</sub>-Bilanz der Branche gemessen und «green washing» verhindert werden. Die Schweizer Business Aviation ist überzeugt, dass Klimaneutralität für die gesamte Luftfahrtbranche notwendig ist. Die AEROSUISSE bringt hier die verschiedenen Schweizer Stakeholder zusammen, denn nur gemeinsam lässt sich das Ziel erreichen.

Bemerkenswert ist, dass eine unerwartet starke Nachfrage im Mai 2021 einsetzte und bis Ende Jahr anhielt.

Der Flughafen von Les Eplatures in La Chaux-de-Fonds spielt dank seines Instrumentenanflugverfahrens auch für die Business Aviation eine wichtige Rolle. | L'aéroport des Eplatures à la Chaux-de-Fonds joue également un rôle important pour l'aviation d'affaires grâce à sa procédure d'approche aux instruments.



# Aviation d'affaires

## Un essor réjouissant

L'aviation d'affaires suisse a connu à sa grande satisfaction un essor massif en 2021. Après un exercice 2020 difficile jalonné de pertes, les premiers mois de 2021 sont restés très mitigés et peu rémunérateurs en raison de la pandémie. Il est intéressant de souligner qu'une demande forte et inattendue a débuté en mai 2021 et s'est poursuivie jusqu'à la fin de l'année. Même les professionnels établis de longue date n'avaient jamais connu une telle hausse dans l'histoire de l'aviation d'affaires, et encore moins pensé qu'elle était possible. La plupart des compagnies de l'aviation d'affaires suisse ont atteint, voire dépassé, les recettes des années précédant la pandémie. Les ouvertures successives de différents pays y ont certainement contribué mais aussi et surtout la réduction de l'offre des compagnies aériennes. Cet amoindrissement a par ailleurs eu l'effet utile de libérer suffisamment de créneaux horaires pour l'aviation d'affaires. La pénurie de créneaux horaires devrait toutefois bientôt redevenir un souci majeur pour la branche.

## Moratoire sur l'aérodrome de Dübendorf

Le moratoire du Conseil fédéral sur l'aéroport civil d'aviation d'affaires de Dübendorf a été une grande déception. Cette décision destructrice et à courte vue pèse lourdement sur l'avenir de l'aviation d'affaires suisse. L'aérodrome de Dübendorf aurait été nécessaire à l'attractivité internationale du pôle économique et de recherche de Zurich. La symbiose entre l'aviation d'affaires civile aux mouvements limités, les opérations aériennes militaires sans avions de combat et l'utilisation des infrastructures à des fins de recherche innovantes aurait été unique en son genre. L'aérodrome aurait ainsi pu être financé sans subventions publiques.

## Programme volontaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>

Le peuple suisse a rejeté la loi sur le CO<sub>2</sub> 2021 et, par conséquent, la taxe sur les billets ainsi que la taxe sur l'aviation générale (pour l'aviation d'affaires). Néanmoins, l'aviation d'affaires continue de s'engager fortement en faveur de l'objectif climatique Net Zero 2050. De nombreuses compagnies d'aviation d'affaires compensent déjà volontairement leurs émissions de CO<sub>2</sub>, utilisent du carburant durable pour l'aviation (Sustainable Aviation Fuel – SAF) quand il est disponible ou investissent dans des projets de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

Les deux plus grandes associations mondiales de l'aviation d'affaires, la NBAA (USA) et l'EBAA

(UE), ont développé un programme volontaire de certification de durabilité pour les compagnies de l'aviation d'affaires. Celles-ci sont tenues d'établir un rapport sur leurs objectifs et

Il est intéressant de souligner qu'une demande forte et inattendue a débuté en mai 2021 et s'est poursuivie jusqu'à la fin de l'année.

mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. L'audit et l'évaluation annuels sont effectués par l'IBAC (International Business Aviation Council) de Montréal. Ils permettent de mesurer les efforts de la branche ainsi que les améliorations de son bilan CO<sub>2</sub>, en évitant le « blanchiment écologique ». L'aviation d'affaires suisse est persuadée que la neutralité climatique est indispensable pour l'ensemble du secteur aérien. AEROSUISSE réunit en ce sens les différents acteurs suisses concernés car cet objectif ne peut être atteint qu'en collaboration.

Die Business Aviation stellt seit Mai 2021 einen Aufschwung fest, die PC-24 der Genfer Albinati Aviation sind sehr gefragt. | L'aviation d'affaires constate une reprise depuis mai 2021. Les PC-24 de la société genevoise Albinati Aviation sont très demandés.



# Flugsicherung



Alex Bristol

Skyguide ist dem Parlament und den Behörden für die Sicherung des Service-Public-Auftrags dankbar.

## Gute Kooperation mit Luftwaffe

Die Zusammenarbeit mit der Luftwaffe ist gut etabliert, sowohl bei der Gewährleistung des Primärauftrags der militärischen Flugsicherung als auch im technischen Bereich, wo die Luftwaffe immer mehr hoch spezialisierte Unterhalts- und Entwicklungsarbeiten an Skyguide delegiert. Sondereinsätze der Luftwaffe wie anlässlich des Biden/Putin-Gipfels Mitte Juni 2021 in Genf oder bei der kurzfristig verschobenen Ministerkonferenz der WTO sowie der geregelte Betrieb des Quick Reaction Alert (vormals LP24) beweisen, dass Skyguide ein zuverlässiger und krisenresistenter Partner bei der Sicherung der Schweizer Souveränität ist.

2021 lag das Verkehrsvolumen bei Skyguide im Vergleich zu 2019 bei rund 53 Prozent. | En 2021, le volume de trafic chez Skyguide a atteint environ 53 % du niveau de 2019.



## Starke Volatilität

Die Corona-Pandemie belastete 2021 erneut die Schweizer Luftfahrtbranche und somit auch Skyguide. Im ersten Semester lag das Verkehrsaufkommen weit unter der Norm. Erst ab dem Frühsommer erholtete sich der kommerzielle Flugverkehr etwas. Über das Jahr gesehen lag das Verkehrsvolumen im Vergleich zu 2019 bei rund 53 Prozent, aber immerhin knapp 30 Prozent höher als 2020. Eine starke Volatilität charakterisierte den Verkehr. Zeitweise erreichte das Aufkommen 100 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Dies stellte Skyguide vor grosse Herausforderungen. Die Schweizer Flugsicherung konnte jedoch jederzeit den geforderten Service leisten. Wichtig ist, dass die Werte für Sicherheit und Pünktlichkeit solide geblieben sind und dass Skyguide ihren gesetzlichen Auftrag und ihre Mission lückenlos erfüllen konnte.

## Dankbar für Service-Public-Auftrag

Das finanzielle Ergebnis 2021 ist erneut stark negativ. Skyguide ist dem Parlament und den Behörden für die Sicherung des Service-Public-Auftrags dankbar. Gleichzeitig fühlt sich die schweizerische Flugsicherung den Steuerzahllenden verpflichtet und reduziert daher ihre Kosten von 2020 bis 2024 kumuliert um 120 Millionen Franken. Massnahmen, wie das Virtual Centre oder die Unternehmenstransformation, werden vorangetrieben, um die Kostenstruktur längerfristig zu verbessern. Die Finanzierung der Regionalflugplätze steht mit der Umsetzung der «Motion Würth» vor einer Neuregelung. Skyguide beteiligt sich mit dem BAZL an der Definition von deren Eckpunkten.

## Wichtige Umweltinitiativen ergriffen

Die Forderung nach grösstmöglicher Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs betrifft die gesamte Luftfahrtbranche, mit dem "European Green Deal" und strengen Umweltauflagen auch die Flugsicherungen. Dank der doppelten Präsidentschaft in den Führungsorganen von FABEC konnten Skyguide und das BAZL 2021 einige wichtige Umweltinitiativen ergreifen. Am ersten «FABEC Environmental Day» im Juli nahmen die Partner eine Standortbestimmung vor und formulierten Ziele und Projekte im Umweltbereich. Direkte, offene Gespräche mit Airline-Verbänden und den wichtigsten Kunden haben das gegenseitige Verständnis gefördert, das notwendig ist, um die effiziente und damit umweltfreundlichere Flugabwicklung Hand in Hand anzugehen.

## Paradigmenwechsel steht bevor

Während der Krise wurde der Austausch mit Partnern und Kunden noch intensiver als sonst gepflegt. Skyguide hat verstanden, dass diese, angesichts eines anhaltend volatilen Marktes, mehr Flexibilität seitens der Flugsicherung benötigen. Die sich daraus ergebenden strategischen Stoßrichtungen bekräftigen die Vision und Unternehmensstrategie von Skyguide. Seit Jahren arbeitet das Unternehmen auf einen Paradigmenwechsel in der Flugsicherung hin, um mehr Resilienz ins Gesamtsystem zu bringen – zum Vorteil der Kunden und des Eigners. Die enge Zusammenarbeit mit der AEROSUISSE und ihren Mitgliedern ist wichtig für den Neustart der Luftfahrt nach der Krise und seine Weiterentwicklung zum Nutzen aller Einwohnerinnen und Einwohnern und der Wirtschaft der Schweiz.

# Services de la navigation aérienne

## Une forte volatilité

En 2021, la pandémie de coronavirus a de nouveau pénalisé le secteur aérien suisse et donc Skyguide. Au premier semestre, le volume de trafic a été largement inférieur à la norme. Ce n'est qu'à partir du début de l'été que le trafic aérien commercial s'est quelque peu rétabli. Sur l'année, le volume de trafic s'est établi à environ 53 % par rapport à 2019. Il dépasse tout de même de près de 30 % celui de 2020 et a atteint par moments 100 % du niveau d'avant la crise. Cette situation a été compliquée à gérer pour Skyguide.

Les services de la navigation aérienne suisse ont toutefois pu fournir à tout moment les prestations attendues. Il est important de noter que les indicateurs de sécurité et de ponctualité sont restés solides et que Skyguide a pu remplir sans interruption son mandat légal et sa mission.

## Une bonne coopération avec les Forces aériennes

La collaboration avec les Forces aériennes est bien établie, tant pour garantir le mandat primaire des services militaires de la navigation aérienne que dans le domaine technique pour lequel les Forces aériennes délèguent de plus en plus de travaux de maintenance et de développement hautement spécialisés à Skyguide. Les missions spéciales des Forces aériennes – comme lors du sommet Biden/Poutine à la mi-juin 2021 à Genève ou de la conférence ministérielle de l'OMC reportée à la dernière minute – ainsi que l'exploitation réglementée de la Quick Reaction Alert (anciennement PA24) prouvent que Skyguide est un partenaire fiable et à l'épreuve des crises pour assurer la souveraineté de la Suisse.

## Remerciements pour le mandat de service public

Le résultat financier 2021 est à nouveau fortement négatif. Skyguide est reconnaissante au Parlement et aux autorités d'avoir garanti son mandat de service public. Parallèlement, les services de la navigation aérienne suisse se sentent redevables envers les contribuables et réduisent donc leurs coûts de 120 millions de francs cumulés de 2020 à 2024. Des mesures telles que le Virtual Centre ou la transformation de l'entreprise seront poursuivies afin d'améliorer la structure des coûts à plus long terme. Le financement des aérodromes régionaux est sur le point de faire l'objet d'une nouvelle réglementation avec la mise en œuvre de la « motion Würth ». Skyguide participe avec l'OFAC à la définition de ses contours.

## Des initiatives environnementales

### importantes ont été prises

L'exigence d'une compatibilité maximale du trafic aérien avec l'environnement concerne l'ensemble du secteur aéronautique, y compris les services de la navigation aérienne, dans le cadre du Pacte vert pour l'Europe et d'exigences environnementales strictes. Grâce à la double présidence des organes de direction du FABEC, Skyguide et l'OFAC ont pu prendre quelques initiatives environnementales importantes en 2021. Lors du premier FABEC Environmental Day, en juillet, les partenaires ont fait le point sur la situation et formulé des objectifs et des projets dans le domaine de l'environnement. Des discussions directes et ouvertes avec les associations de compagnies aériennes et les principaux clients ont favorisé la compréhension mutuelle nécessaire pour aborder main dans la main une gestion efficace et donc plus écologique des vols.

Skyguide est reconnaissante au Parlement et aux autorités d'avoir garanti son mandat de service public.

## Un changement de paradigme imminent

Pendant la crise, les échanges avec les partenaires et les clients ont été encore plus intenses que d'habitude. Skyguide a compris que ces derniers, face à un marché toujours instable, ont besoin de plus de flexibilité de la part des services de la navigation aérienne. Les orientations stratégiques qui en découlent renforcent la vision et la stratégie d'entreprise de Skyguide. Depuis des années, l'entreprise travaille à un changement de paradigme dans les services de la navigation aérienne afin d'apporter plus de résilience à l'ensemble du système, au bénéfice des clients et du propriétaire. L'étroite collaboration avec AEROSUISSE et ses membres est importante pour le redémarrage du transport aérien au lendemain de la crise et son développement au profit de tous les habitants et de l'économie de la Suisse.

# Luft- und Raumfahrtindustrie



Balz Albertin

Die meisten Firmen sind nach wie vor gut aufgestellt und werden die Krise überstehen.

Nach wie vor sind Flugzeugmechaniker sehr gesucht. | Les mécaniciens d'aéronefs sont toujours très recherchés.



## Unterschiedlich von Krise betroffen

Das Coronavirus und die Reiseeinschränkungen wirkten sich nicht nur auf die Airlines, sondern auch auf die Unterhaltsbetriebe aus. Die verschiedenen Maintenance-Sparten waren sehr unterschiedlich betroffen. Den grössten Einbruch erlitten die Airlines mit eigenen Unterhaltsbetrieben, die nur zu etwa 30 Prozent ausgelastet waren. Die Flugzeughersteller dagegen sind sehr gut unterwegs. Auch die Unterhaltsbetriebe der General Aviation verzeichnen eine gute Entwicklung, ebenso jene für die Business Aviation, die in der Krise doch mehr gefragt ist. Die meisten Firmen sind nach wie vor gut aufgestellt und werden die Krise überstehen. Das

bereits bestehenden Stellenportal für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe. Zudem entsteht 2022 ein neuer Flyer mit den Ausbildungsmöglichkeiten für technische Fachkräfte. Des Weiteren – und als grösstes Projekt SVFB-Langzeitplanung – läuft die Evaluation eines neuen Ausbildungsanbieters für «web based trainings». Nicht zuletzt gehört auch ein «Re-branding» des SVFB zum krisengeprägten Jahr dazu und eine erfolgreiche und vor allem physisch durchgeführte Generalversammlung 2021 im Swiss Aeropole Payerne.

## Rekordauslieferungen bei Pilatus

Die Pilatus Flugzeugwerke AG hat 2021 mit 152 Flugzeugen eine neue Rekordzahl ausgeliefert. Die Nachfrage für PC-12 und PC-24 ist sehr gross. Zudem konnte ein Folgeauftrag für neun PC-21 der französischen Luftwaffe unterzeichnet werden und die ersten PC-21 an die spanische Luftwaffe ausgeliefert werden. 2021 stellte Pilatus auch den modernisierten PC-7 MKX vor. Mit der Inbetriebnahme einer weiteren grossen Photovoltaik-Anlage (2 MWp) unterstreicht Pilatus ihr Engagement bezüglich Nachhaltigkeit. Grösste Herausforderungen bilden die teilweise unzuverlässigen globalen Lieferketten und der Fachkräftemangel. 2021 hat Pilatus 120 neue Vollzeitstellen aufgebaut, 2022 sind aber immer noch rund 150 Personalpositionen offen.

## Dynamische Raumfahrtindustrie

Jeder Mensch nutzt etwa 40 Satelliten pro Tag, sei es für Lokalisierungsdaten, Wettervorhersagen oder Internetdienste. Dies spiegelt sich in den Marktewartungen für die kommenden Jahre wider: Die durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten liegen bei vier bis sechs Prozent, die Satellitennachfrage wird sich bis 2025 fast verfünfachen und die Raketenstarts verdoppeln. Der Markt ist weiterhin von einer starken Dynamik der kommerziellen Anbieter und dem Aufbau der grossen Satellitenkonstellationen geprägt. Das Jahr 2021 markiert auch die Geburtsstunde des Weltraumtourismus. Während die Technologie aus dem Weltraum im Kampf gegen den Klimawandel unverzichtbar geworden ist, wächst die Bedeutung der Nachhaltigkeit in der Branche, einschliesslich Themen wie die wachsenden Risiken durch Weltraummüll oder die Regulierung der Weltraumnutzung. Der krönende Abschluss des Jahres war der erfolgreiche Start des James Webb Weltraumteleskops, des grössten und leistungsstärksten weltraumgestützten Observatoriums, das jemals ins All gebracht wurde und bei dem auch Schweizer Technologie eine Schlüsselrolle spielte.

# Industrie aéronautique et aérospatiale

## Un impact inégal de la crise

Le coronavirus et les restrictions de voyage ont eu des répercussions à la fois sur les compagnies aériennes et les entreprises de maintenance. Les différentes branches de la maintenance ont été très diversement touchées. Ce sont les compagnies aériennes disposant de leur propre unité de maintenance qui ont subi la plus forte baisse, avec un coefficient d'occupation ne dépassant pas 30%. Les avionneurs, en revanche, se portent très bien. Les entreprises de maintenance de l'aviation générale affichent également de bons résultats, tout comme celles de l'aviation d'affaires, encore plus sollicitée en temps de crise.

La plupart des entreprises sont toujours en bonne posture et survivront à la crise. Leur santé dépend toutefois fortement de leur lieu d'implantation. La proximité de la frontière, les structures salariales et les restructurations sont des facteurs importants qui contribuent à une grande fluctuation. La restructuration des grandes entreprises de maintenance a de plus un impact négatif sur le marché du travail.

## Une demande de formation en hausse malgré la crise

La demande de formations de techniciens aéronautiques licenciés est en hausse, à la satisfaction de l'Association suisse des entreprises aérotechniques (ASEA). Le manque de personnel qualifié est en effet criant. L'ASEA tente d'y remédier par différentes mesures et de former de nouvelles recrues: par exemple par un nouveau site Internet, le recours au multilinguisme en Suisse afin de mieux intégrer les régions francophones et italophones, ou le portail d'emploi déjà existant pour les entreprises de construction et de maintenance. En 2022 paraîtra un nouveau dépliant présentant les possibilités de formation pour les spécialistes techniques.

Par ailleurs, l'évaluation d'un nouveau prestataire de formation pour les «Web Based Trainings» est en cours, ce qui constitue le plus grand projet de l'ASEA à long terme. Enfin, une nouvelle stratégie de marque de l'ASEA fait également partie de cette année touchée par la crise, ainsi qu'une assemblée générale 2021 réussie, organisée en présentiel au Swiss Aeropole de Payerne.

## Livraisons record chez Pilatus

En 2021, Pilatus Constructions Aéronautiques SA a produit et livré un nombre record d'avions: 152. La demande de PC-12 et de PC-24 est très forte. En outre, une commande de suivi pour 9 PC-21 a été signée avec l'armée de l'air française et les premiers PC-21 destinés à l'armée de l'air

espagnole ont été livrés. En 2021, Pilatus a également présenté le PC-7 MKX modernisé.

Avec la mise en service d'une autre grande installation photovoltaïque (2 MWc), Pilatus souligne son engagement en matière de développement durable. Les problèmes les plus épineux sont les chaînes d'approvisionnement mondiales parfois peu fiables et la pénurie de personnel qualifié. En 2021, Pilatus a créé 120 postes à temps plein. Il reste encore environ 150 postes à pourvoir en 2022.

## Une industrie spatiale dynamique

Chaque personne utilise environ 40 satellites par jour, que ce soit pour des données de localisation, des prévisions météorologiques ou des services Internet. Cela se reflète dans les prévisions du marché pour les années à venir: les taux de croissance annuels moyens se situent entre 4 et 6%, la demande de satellites devrait presque quintupler d'ici 2025 et les lancements de fusées doubler. Le marché reste marqué par un fort dynamisme des opérateurs commerciaux et le déploiement de grandes constellations de satellites. L'année 2021 coïncide également avec la naissance du tourisme spatial. Alors que la technologie spatiale est devenue indispensable dans la lutte contre le changement climatique, l'importance de la durabilité dans le secteur, y compris les questions telles que les risques croissants liés aux déchets spatiaux ou la réglementation de l'utilisation de l'espace, ne cesse de prendre de l'ampleur. L'année s'est terminée en apothéose sur le lancement réussi du télescope spatial James Webb, l'observatoire spatial le plus grand et le plus performant jamais mis en orbite, dans lequel la technologie suisse a également joué un rôle majeur.



La plupart des entreprises sont toujours en bonne posture et survivront à la crise.

# Geschäftsstelle



Philip Kristensen

## Pandemie und Luftfahrt

Die AEROSUISSE hat 2021 sich mit viel Engagement für die Reisefreiheit eingesetzt. Das beinhaltete verschiedene Gespräche mit dem Bundesrat und die Teilnahme an Konsultationen des Bundesrates zu Anpassungen von Massnahmen zur Covid-Pandemie. In diesen Bemühungen konnte die AEROSUISSE auf die tatkräftige Unterstützung des Arbeitgeberverbandes, des Schweizerischen Gewerbeverbandes und von Economiesuisse zählen. Die gemeinsamen Bemühungen beinhalteten auch administrative Vereinfachungen bei der Kurzarbeit.

## Neues CO<sub>2</sub>-Gesetz

Das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz soll die gesetzliche Grundlage für eine Beimischquote von nachhaltigen Flugtreibstoffen (Sustainable Aviation Fuel, SAF) bilden. Wie hoch diese ist, delegiert das Gesetz an den Bundesrat. Diesen Grundsatzentscheid hat die AEROSUISSE im Austausch mit dem BAFU und BAZL erreicht. Zudem soll der

«Swiss Finish» bei biogenen Treibstoffen abgeschafft werden und eine diesbezügliche Harmonisierung mit der EU erfolgen. Wichtig ist, dass der Artikel 103b des Luftfahrtgesetzes (LFG) mit dem neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz so abgeändert wird, dass die SAF-Produktion gefördert werden kann. Für die AEROSUISSE ist zentral, dass der Verband beim neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz geeint auftritt, damit die Forschung und der Einsatz neuer Technologien in der Luftfahrt mit Artikel 103b LFG gefördert werden können.

## Nur ein PGLR-Anlass 2021

Die AEROSUISSE organisiert während den Sessio- nen der eidgenössischen Räte für die Parlamentarische Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGLR) regelmässig eine Veranstaltung zu einem aktuellen Thema. Präsi- diert wurde im 2021 diese Gruppe von Nationalrat Hans-Ueli Vogt. In der Herbstsession des Parlaments wurde am 28. September 2021 das Thema «Folgen der Pandemie für Luftfahrt und Tourismus» erörtert. Managing Director Bruno Stefani von Swissport Schweiz erläuterte die Auswirkungen der Pandemie auf die Passagier- und Gepäckabfertigung und Guglielmo Brentel, Präsident Zürich Tourismus und Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG, sprach über die Einreise-Regeln und die Touristen.

Für die AEROSUISSE ist zentral,  
dass der Verband beim neuen  
CO<sub>2</sub>-Gesetz geeint auftritt.

## Vernehmlassungen 2021

Die AEROSUISSE hat 2021 an folgenden Vernehmlassungen teilgenommen:

|            |   |
|------------|---|
| 26.02.2021 | Anhörung Airspace Design Principles Switzerland   |
| 31.03.2021 | Vorkonsultation zum Bundesgesetz über die Bearbeitung von Flugpassagierdaten  |
| 21.06.2021 | Stakeholder Involvement zum Regelungskonzept Teilrevision VIL- Einführung Hindernisbegrenzungsf lächen-Katasters                  |
| 15.07.2021 | Verordnung CO <sub>2</sub> -Gesetz  |
| 27.08.2021 | Lageentwicklung in den Spitälern und weiteres Vorgehen (Zertifikatspflicht Covid)   |
| 14.09.2021 | Konsultation an die Kantone zur Anpassung Covid-19 Verordnung Massnahmen Bereich Internationaler Personenverkehr                  |
| 25.10.2021 | Stakeholder Involvement Teilrevision VO über die Luftfahrt sowie Anhang 3 der UVEK-VO über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen |
| 05.11.2021 | Öffentliche Anhörung Kantonaler Richtplan Gebietsentwicklung Dübendorf  |

## Generalversammlung bei Pilatus

Pandemiebedingt musste die Generalversammlung 2021 bereits zum zweiten Mal vom Frühjahr auf den Herbst verschoben werden. So waren am 1. Oktober die Pilatus Flugzeugwerke grosszügiger Gastgeber, der Besuch der Produktionsstätten und ein Steh-Apero rundeten den Tag ab. Frau Landammann Karin Kayser beeindruckte die AEROSUISSE mit ihrer Grussbotschaft und ihrer Teilnahme an der Generalversammlung. Sie hob die Wichtigkeit der Luft- und Raumfahrtbranche als Innovationstreiber hervor.

## Vorstand neu und wieder gewählt

An der Generalversammlung wurden der Präsident und der ganze Vorstand für eine neue Amtsperiode von zwei Jahren gewählt. Im Vorstand ergaben sich mehrere Neuzugänge aufgrund von ausgetretenen Vorstandsmitgliedern: Balz Albertin (Geschäftsführer SVFB), Thomas Frick (Swiss), Urs Loher (Thales Suisse SA), Divisionär Peter Merz (Luftwaffe), Chris Rambousek (Pilatus), Andreas Schürer (Aviationsuisse) und Bruno Stefani (Swissport). Einzig die Sparte Raumfahrt bleibt zurzeit vakant (siehe auch Seite 27).

# Secrétariat

## La pandémie et le transport aérien

AEROSUISSE s'est fortement impliquée en 2021 pour la liberté de voyager. Son engagement s'est traduit par différents entretiens avec le Conseil fédéral et la participation à des consultations du Conseil fédéral sur les adaptations des mesures relatives à la pandémie de Covid. Dans ces efforts, AEROSUISSE a pu compter sur le soutien actif de l'Union patronale suisse, de l'Union suisse des arts et métiers et d'Economiesuisse. Notre travail commun a également porté sur des simplifications administratives en matière de chômage partiel.

## Nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub>

La nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> doit constituer la base légale d'un taux de mélange de carburant durable d'aviation (Sustainable Aviation Fuel, SAF). La loi délègue au Conseil fédéral le soin de déterminer le montant de ce taux. AEROSUISSE a obtenu cette décision de principe en s'échangeant avec l'OFEV et l'OFAC. En outre, le «Swiss Finish» devrait être supprimé pour les carburants biogènes et une harmonisation avec l'UE devrait avoir lieu à ce sujet. Il est important que l'article 103b de la loi sur l'aviation (LA) soit modifié par la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub>, de manière à pouvoir encourager la production de SAF. Pour AEROSUISSE, il est essentiel que la Fédération soit unanime au sujet de la loi sur le CO<sub>2</sub> afin que la recherche et l'utilisation de nouvelles technologies dans le transport aérien soient encouragées par l'article 103b de la LA.

## Un seul événement GPAA en 2021

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 était présidé en 2021 par le Conseiller national Hans-Ueli Vogt. Lors de la session d'automne du Parlement, le 28 septembre 2021, ont été abordées les «Conséquences de la pandémie pour le transport aérien et le tourisme». Bruno Stefanini, Managing Director de Swissport Suisse, a expliqué les répercussions de la pandémie sur le traitement des passagers et des bagages ; Guglielmo Brentel, président de Zurich Tourisme et membre du conseil d'administration de l'aéroport de Zurich AG, s'est exprimé sur les dispositions d'entrée et les touristes.

## Assemblée générale chez Pilatus

En raison de la pandémie, l'assemblée générale 2021 a dû être reportée pour la deuxième fois du printemps à l'automne. Le 1er octobre,

Pilatus Flugzeugwerke a donc généreusement accueilli les participants, visite des sites de production et apéritif à la clé. Madame la conseillère d'Etat Karin Kayser a honoré AEROSUISSE de son message de bienvenue et de sa participation à l'AG. Elle a souligné l'importance du secteur aéronautique et aérospatial en tant que moteur de l'innovation.

**Pour AEROSUISSE, il est essentiel que la Fédération soit unanime au sujet de la loi sur le CO<sub>2</sub>.**

## Nouveau comité et réélection

Lors de l'AG, le président et l'ensemble du comité ont été élus pour un nouveau mandat de deux ans. Plusieurs nouveaux membres ont rejoint le comité en raison de la démission d'anciens membres: Balz Albertin (directeur de l'ASEA), Thomas Frick (Swiss), Urs Loher (Thales Suisse SA), le divisionnaire Peter Merz (Forces aériennes), Chris Rambousek (Pilatus), Andreas Schürer (Aviationsuisse) et Bruno Stefanini (Swissport). Seule la branche Aérospatiale reste actuellement vacante (voir aussi p. 27).

## Consultations 2021

AEROSUISSE a participé aux consultations suivantes en 2021:

|            |   |
|------------|---|
| 26.02.2021 | Audition Airspace Design Principles Switzerland   |
| 31.03.2021 | Consultation préliminaire sur la loi fédérale relative au traitement des données des passagers aériens  |
| 21.06.2021 | Participation des acteurs concernés au concept de réglementation<br>Révision partielle de l'OSIA - Introduction du cadastre des surfaces de limitation d'obstacle |
| 15.07.2021 | Ordonnance relative à la loi sur le CO <sub>2</sub>   |
| 27.08.2021 | Évolution de la situation dans les hôpitaux et suite des opérations (obligation de certificat Covid)  |
| 14.09.2021 | Consultation des cantons sur l'adaptation de l'ordonnance Covid-19<br>Mesures dans le domaine du trafic international des voyageurs                               |
| 25.10.2021 | Implication des acteurs concernés Révision partielle de l'ordonnance sur l'aviation et annexe 3 de l'ordonnance du DETEC sur la navigabilité des aéronefs         |
| 05.11.2021 | Consultation publique Plan directeur cantonal Développement territorial Dübendorf   |

# Kommissionen | Commissions



Dr. Peter Wild

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

Die Kommission setzt sich weiterhin 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 Aviation Youth Congress konnte pandemiebedingt auch 2021 nicht stattfinden, 2022 ist eine Durchführung aber höchstwahrscheinlich.

Das Projekt für eine «Digitale Informationsplattform und Jobbörse für die Luftfahrt» auf der AEROSUISSE-Webseite wurde für den Bereich «Berufsinformationen/ Aus- und Weiterbildung/Lehrstellen/Studien» realisiert. In einem nächsten Schritt geht es um die Verwirklichung einer dynamischen Jobbörse für Arbeitgeber und Arbeitnehmer, was auch von Berufsinformationszentren stark unterstützt wird.

Das Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation (SBFI) hat die Verordnung über Bildungsgänge höherer Fachschulen revidiert. Die K-BFI der AEROSUISSE überarbeitet, in Zusammenarbeit mit den Bildungsanbietern, den Rahmenlehrplan "Verkehrspilot/-in", der zum Tertiärabschluss "dipl. Pilot/-in HF" führt. Die K-BFI erwartet eine entsprechende Genehmigung durch das SBFI im Herbst 2022.

## Kommission Risikomanagement und Versicherungen K-RMV

Als Dachverband bietet die AEROSUISSE eine ideale Plattform, risikoreiche Herausforderungen anzusprechen und, wo immer möglich, versicherungstechnische Lösungen für die Branche mitzustalten. Aufgrund der weltweiten Pandemie und den auch 2021 vielerorts aufrechterhaltenen Reisebeschränkungen, scheint die Luftfahrtbranche zwischenzeitlich einen sehr grossen Schritt in die Zukunft vollbracht zu haben. Die Forschung nach alternativen Treibstoffen sowie der Einsatz von neuen Technologien erlebt einen aussergewöhnlichen Aufschwung. Nicht nur am Boden und in der Luft, sondern auch im Weltraum wird vermehrt mit Innovationen zu rechnen sein.

In der Schweiz wurde mit dem teilrevidierten Versicherungsvertragsgesetz zum 1. Januar 2022 das direkte Forderungsrecht bei allen Haftpflichtversicherungen eingeführt. Analog zu den Bestimmungen im Strassenverkehrsgegesetz können allfällige Geschädigte neu ihren Haftpflichtanspruch direkt beim Versicherer des haftpflichtigen Unternehmens geltend machen.

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

On ne change pas une équipe qui gagne: la commission se compose toujours de Christoph Regli (directeur de la filière aviation de la ZHAW / Helvetic/drones), Beat Hedinger (SPHAIR / aviation militaire / hélicoptères), Peter Wild (chargé de cours sur le secteur aérien à l'EPFZ / Swiss). Comme en 2020, l'Aviation Youth Congress n'a pas pu avoir lieu en 2021 en raison de la pandémie mais il est fort probable qu'il se tienne en 2022.

Le projet de «plateforme d'information numérique et de bourse de l'emploi pour l'aéronautique» sur le site Internet d'AEROSUISSE a été réalisé pour le domaine «Informations professionnelles / Formation initiale et continue / Apprentissages / Études». La prochaine étape consistera à mettre sur pied une bourse de l'emploi dynamique pour les employeurs et les employés, ce qui est aussi très encouragé par les centres d'information professionnelle.

Le Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI) a révisé l'ordonnance sur les filières de formation des écoles supérieures. En collaboration avec les prestataires de formation, la C-FRI d'AEROSUISSE révise le plan d'étude cadre «Pilote de ligne» qui mène au diplôme tertiaire de «Pilote diplômé/e ES». La C-FRI attend l'autorisation de la SEFRI dans le courant de l'automne 2022.

## Commission Gestion du risque et assurances C-GRA

En sa qualité de fédération faîtière, AEROSUISSE offre une plateforme idéale pour aborder les défis liés aux risques et, dès que faire se peut, participer à l'élaboration de solutions techniques d'assurance pour le secteur. En réaction à la pandémie mondiale et aux restrictions de voyage encore imposées en de nombreux endroits en 2021, le secteur aéronautique semble avoir fait un très grand pas vers l'avenir. La recherche de carburants alternatifs et l'utilisation de nouvelles technologies connaissent un essor extraordinaire. On peut s'attendre à des innovations au sol, en vol ainsi que dans l'espace.

En Suisse, la révision partielle de la loi fédérale sur le contrat d'assurance a introduit le droit d'action directe à toutes les assurances responsabilité civile à partir du 1er janvier 2022. Par analogie avec les dispositions de la loi sur la circulation routière, les personnes lésées pourront désormais éléver directement leurs prétentions auprès de l'assurance responsabilité civile de l'entreprise responsable du dommage.



Daniel Gaus

# Luftwaffe | Forces aériennes

## F-35 und Patriot zum Schutz des Luftraums

Die Schweiz hat die grosse Chance, die Luftwaffe praktisch komplett zu erneuern. Die Politik ist bereit, in den kommenden Jahren in die Armee zu investieren, und das ist auch nötig. Die Luftwaffe ist davon stark betroffen, es geht um die vier Projekte von Air2030 und die Fähigkeiten der integrierten Luftverteidigung. Mit dem Flugabwehraketensystem Patriot und dem Kampfjet F-35A hat sich der Bundesrat für jene Systeme entschieden, die für die Schweiz am besten geeignet sind.

## Erneute Kampfjetabstimmung steht bevor

Doch eine entscheidende Prüfung steht noch bevor. Ein weiteres Mal wird die Schweiz über den Kauf neuer Kampfflugzeuge abstimmen. Es wird entscheidend sein, die Bevölkerung sachlich und breit zu informieren, sie für das Anliegen der Armee – das ja eigentlich auch ihr Anliegen ist – zu gewinnen, zu motivieren und das Vertrauen zu erhalten. Es geht dabei nicht nur um einen Flugzeugtyp. Bei Annahme der Initiative würde nicht nur der F-35A-Kauf verunmöglicht, sondern das Armeebudget müsste gemäss Initiativ-Text so angepasst werden, so dass rein finanziell gar keine Flugzeuge mehr beschafft werden könnten. Also auch kein anderer Kampfjet! Es geht ganz einfach darum, ob die Schweiz in Zukunft noch Kampfflugzeuge haben wird, und somit auch darum, ob sie sich künftig noch gegen Bedrohungen aus der Luft schützen kann oder nicht.

## SAF in der Luftwaffe

Zudem ist auch in der Luftwaffe die Beimischung von SAF bis zu 50 Prozent zum Betrieb der Mittel der Luftwaffe ab 2023 geplant. Die Luftwaffe unterstützt weiterhin die Gebietsentwicklung des Flugplatzes Dübendorf und das Konzept einer Dreifachnutzung.

## Les F-35 et le Patriot pour protéger

### l'espace aérien

La Suisse a la grande opportunité de pouvoir moderniser presque entièrement ses Forces aériennes. Les décideurs politiques sont prêts à investir dans l'armée dans les années à venir, ce qui d'ailleurs s'impose. Les Forces aériennes sont concernées de près: il s'agit des quatre projets d'Air2030 et des capacités de défense aérienne intégrée. Avec le système de défense sol-air Patriot et l'avion de combat F-35A, le Conseil fédéral a opté pour les solutions les mieux adaptées à la Suisse.

## Imminence d'une nouvelle votation sur les avions de combat

Un examen décisif reste encore à faire. La Suisse s'exprimera à nouveau sur l'achat de nouveaux avions de combat. Il sera essentiel d'informer objectivement et largement la population, de la gagner à la cause de l'armée – qui est en fait aussi la sienne –, de la motiver et de maintenir sa confiance. La question ne porte pas seulement sur un type d'avion. En cas d'acceptation de l'initiative «Stop F-35», non seulement l'achat des appareils serait rendu impossible mais le budget de l'armée devrait, selon le texte de l'initiative, être adapté de manière à ce qu'aucun avion ne puisse plus être acheté d'un point de vue purement financier. Donc pas d'autres types d'avions de combat non plus! Il s'agit en fait de décider si la Suisse disposera encore d'avions de combat à l'avenir, et donc si elle pourra encore se protéger, ou non, contre les menaces aériennes.

## Du SAF dans les forces aériennes

L'ajout de jusqu'à 50 % de SAF pour l'exploitation des moyens de défense des Forces aériennes est prévu à partir de 2023. Les Forces aériennes continuent de souscrire au principe du développement territorial de l'aérodrome de Dübendorf et à l'approche d'une triple utilisation.



Div. Peter Merz

Die Schweiz hat den F-35A als neuen Kampfjet gewählt. | La Suisse a choisi le F-35A comme nouvel avion de combat.

# 53. Generalversammlung

## 53<sup>e</sup> Assemblée générale



Pilatus-CEO Markus Bucher begrüßte die AEROSUISSE-Gäste als «Hausherr». | Markus Bucher, CEO de Pilatus, a accueilli les membres d'AEROSUISSE en véritable «maître de maison».



Die Nidwaldner Landesstatthalterin Karin Kayser-Fritsch hob die Wichtigkeit der Luft- und Raumfahrtbranche als Innovationstreiber hervor. | Karin Kayser-Fritsch, conseillère d'État du canton de Nidwald, a souligné l'importance du secteur aéronautique et spatial comme moteur de l'innovation.



Die 53. Generalversammlung der AEROSUISSE fand am 1. Oktober 2021 bei der Pilatus Flugzeugwerke AG statt. | La 53<sup>e</sup> assemblée générale d'AEROSUISSE s'est tenue le 1<sup>er</sup> octobre 2021 chez Pilatus Flugzeugwerke AG.



Nach der Generalversammlung liessen sich die AEROSUISSE-Mitglieder durch die Pilatus-Hallen führen. | Après l'assemblée générale, les membres d'AEROSUISSE ont été guidés à travers les ateliers de Pilatus.



Landesstatthalterin Karin Kayser-Frutschi im Gespräch mit Markus Kälin (Pilatus). | La conseillère d'État Karin Kayser-Frutschi en discussion avec Markus Kälin (Pilatus).



Urs Müller (Berufsbildungsforum Zürcher Unterland), Georg Hardegger (BGI Bertil Grimme AG) und Franz Odermatt (Pilatus). | Urs Müller (Forum de la formation professionnelle de l'Unterland zurichois), Georg Hardegger (BGI Bertil Grimme AG) et Franz Odermatt (Pilatus).



Conrad Stampfli (Regionalflughafen Grenchen) und Marc Siegenthaler (Siegenthaler & Partner). | Conrad Stampfli (Aéroport régional de Granges) et Marc Siegenthaler (Siegenthaler & Partner)



Zwei «AEROSUISSE-Urgesteine»: Davide Pedrioli, Direktor Lugano Airport, und Ehrenmitglied Dieter Neupert. | Deux «vétérans d'AEROSUISSE»: Davide Pedrioli, directeur de l'aéroport de Lugano, et Dieter Neupert, membre d'honneur.



Präsident Thomas Hurter im Gespräch mit Yves-Alain Yersin (Board of Airline Representatives in Switzerland). | Le président Thomas Hurter en discussion avec Yves-Alain Yersin (Board of Airline Representatives in Switzerland).

# Vorstand | Le comité de direction

## Ausschuss | Comité exécutif



**Thomas Hurter**  
Nationalrat,  
Präsident



**Matthias Suhr**  
Direktor Euro-  
Airport, Vize-  
präsident



**Balz Albertin**  
Geschäftsführer  
Schweiz, Ver-  
band flugtech-  
nischer Betriebe



**Alex Bristol**  
CEO Skyguide



**Thomas Frick**  
Strategic  
Project Swiss  
International  
Air Lines



**Dr. Urs Loher**  
Präsident Swiss  
ASD (Aero-  
space, Security  
Defence)



**Div. Peter  
Merz**  
Kommandant  
Luftwaffe



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



**Stefan  
Tschudin**  
COO Flughafen  
Zürich AG



**Philip  
Kristensen**  
Geschäftsführer

## Vorstand | Comité de direction



**Stefan  
Becker**  
Leiter Unter-  
nehmensent-  
wicklung Rega



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



**Norbert  
Ehrich**  
VP & General  
Manager  
Jet Aviation  
Flight Services  
EMEA & Asia



**Daniel  
Gaus**  
Branch Man-  
ager Zurich,  
Global Aero-  
space Under-  
writing Man-  
agers Ltd.



**Andreas  
Meier**  
CEO Swiss  
Helicopter AG



**Davide  
Pedrioli**  
CEO Lugano  
Airport



**Chris  
Rambousek**  
Executive  
Assistant to the  
CEO Pilatus  
Flugzeugwerke  
AG



**André  
Schneider**  
Direktor  
Genève  
Aéroport



**Andreas  
Schürer**  
Geschäftsführer  
Aviationsuisse



**Bruno  
Stefani**  
Managing Di-  
rector Switzer-  
land & France,  
Swissport



## Gäste im Vorstand | Invités au comité de direction



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



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



**Christoph  
Regli**  
Kommission  
K-BFI



**Hansjörg  
Bürgi**  
Kommunikation



**Paul  
Kurrus**



**Dr. Pierre  
Moreillon**

## Ehrenpräsidenten | Présidents d'honneur

# Organigramm | Organigramme

## Generalversammlung Assemblée générale

### Kommissionen Commissions

#### **Dr. Dieter Neupert**

Rechtskonsulent  
Consultant juridique

#### **Dr. Peter Wild** **Dr. Beat Hedinger** **Christoph Regli**

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

#### **Daniel Gaus**

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

### Vorstand Comité de direction

#### **Thomas Hurter\***

Präsident | Président

#### **Matthias Suhr\***

Vizepräsident | Vice-président  
Flughäfen | aéroports

#### **Balz Albertin\* | Norbert Ehrich | Chris Rambousek**

Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe |  
avionneurs et entreprises d'entretien

#### **Alex Bristol\***

Flugsicherung | navigation aérienne

#### **Thomas Frick\* | Andreas Meier | Jean-Marc Thévenaz**

Kommerzielle Luftfahrt | aviation commerciale

#### **Dr. Urs Loher\***

Industrie | industrie

#### **Div. Peter Merz\***

Luftwaffe | Forces aériennes

#### **Helene Niedhart\***

Business Aviation | aviation d'affaires

#### **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

#### **Davide Pedrioli**

Region Südschweiz | région méridionale

#### **Andreas Schürer**

Luftfahrtnutzer |  
utilisateurs du transport aérien

#### **Bruno Stefani**

Abfertigungsgesellschaften |  
sociétés d'assistance au sol

#### **Vakant**

Raumfahrt | aérospatiale

### Geschäftsführer Directeur

#### **Philip Kristensen\***

### Kommunikation Communication

#### **Hansjörg Bürgi**

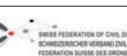
\*Diese Vorstandsmitglieder gehören auch dem Ausschuss an.

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

# Mitglieder | Les membres

|  |   |   |  |
|--|---|---|--|
| <b>2ASSISTU</b><br>care. train. prevent.   | 2assistU GmbH, Brugg AG   | <b>BGI</b><br>INSURANCE BROKERS   | BGI Bertil Grimme AG Insurance Brokers, Zug                              |
| <b>acr</b><br>Switzerland  | ACR Switzerland, Zug  |  Board of Airline Representatives in Switzerland B.A.R., Zürich-Flughafen  | Board of Airline Representatives in Switzerland B.A.R., Zürich-Flughafen |
|  Aéroport de Neuchâtel SA   | Aéroport de Neuchâtel SA, Colombier                               |   BTEE SA Environnement - Sécurité - Aéroportuaire / AIRTRACE, Genève | BTEE SA Environnement - Sécurité - Aéroportuaire / AIRTRACE, Genève      |
|  sion airport VALAIS WALLIS   | Aéroport de Sion, Sion  | <b>cargo logic</b>  | Cargologic AG, Zürich-Flughafen  |
|  Les Eplatures<br>Aéropot Airport Flughafen   | Aéroport Régional Les Eplatures SA, La Chaux-de-Fonds             |  CAT AVIATION  | Cat Aviation AG, Zürich-Flughafen  |
|  Aéroport Régional Lausannoise La Blécherette SA, Lausanne  | Aéroport Régional Lausannoise La Blécherette SA, Lausanne         |  Cessna Beechcraft BY TEXTRON AVIATION   | Cessna Zurich Citation Service Center GmbH, Zürich-Flughafen             |
|  Aero Visto INTERIOR SERVICES Approved excellence.  | AeroVisto Interior Services AG, Altenrhein                        |  CGS Zürich • Genève • Basel   | CGS Corporate Group Service AG, Zürich-Flughafen                         |
|  Air-Espace Flight Academy, Colombier   | Air-Espace Flight Academy, Colombier                              |  BIPAGE CLEMESSEY  | Clemessy Switzerland AG, Basel   |
|  AAS Airline Assistance Switzerland AG, Zürich-Flughafen  | Airline Assistance Switzerland AG, Zürich-Flughafen               |  CLIN D'AILES  | Clin d'Ailes – Musée de l'Aviation Militaire de Payerne, Payerne         |
|  AIRNAV CONSULTING   | AIRNAV CONSULTING GmbH, Zürich                                    |  CUSTODIO   | Custodio AG, Zürich-Flughafen  |
|  AIRPORT-BUOCHS AG Zentralschweiz LSZC  | Airport Buochs AG, Buochs   |  ddpConcepts   | ddpConcepts GmbH, Ennetbürgen  |
| <b>airservicebasel</b>   | Air Service Basel GmbH, Basel-Flughafen                           | <b>dnata</b>  | dnata Switzerland AG, Zürich-Flughafen                                   |
|  ALBINATI AERONAUTICS   | Albinati Aeronautics SA, Genève-Aéroport                          |  DUFRY   | Dufry International AG, Basel  |
|  ALLJETS AVIATION EXPERTISE   | AllJets AG, Kloten  |  easyJet   | easyJet Switzerland SA, Genève-Aéroport                                  |
|  alpaviation Right & Training Center Bern   | alpaviation ag, Bern  |  E-Aviation  | E-Aviation Swiss Sagl, Agno  |
|  ALTRAN   | Altran AG, Zürich   |  ECOLE DE PARACHUTISME DE CHATEAU-D'OEX  | Ecole de Parachutisme de Château-d'Oex Sàrl, Château-d'Oex               |
|  AMAC AEROSPACE   | AMAC Aerospace Switzerland AG, Basel                              |  Engadin Airport STADT DAVOS   | Engadin Airport, Samedan   |
|  AGAA ASSOCIATION GENEVOISE D'AVIATION D'AFFAIRES   | Association Genevoise d'Aviation d'Affaires AGAA, Genève-Aéroport |  ERMINI Attorney-at-law Rechtsanwalt   | Ermini AG, Zürich  |
|  AVENERGY SUISSE  | Avenergy Suisse, Zürich   |  EuroAirport BASEL MULHOUSE FREIBURG   | EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg                                      |
|  avex   | Avex Aviation Experts AG, Wallisellen                             |  FLUBAG  | FLUBAG Flugbetriebs AG, Neudorf  |
|  aviation suisss+ Verband der Fliegerclubs Schweiz Association pour l'aviation suisse Associazione per l'aviazione svizzera | Aviation by Brandt, Sarnen  |  BERN AIRPORT  | Flughafen Bern AG, Belp  |
|  SkyNews.ch   | Aviation Media AG, Teufen ZH                                      |  Flughafen Zürich  | Flughafen Zürich AG, Zürich-Flughafen                                    |
|  AviSwiss GmbH  | AviSwiss GmbH, Zollikon   |  FLUGSCHULE BASEL  | Flugschule Basel AG, Basel-Flughafen                                     |
|  |   |  Flugschule Eichenberger AG  | Flugschule Eichenberger AG, Buttwil                                      |

# Mitglieder | Les membres

|   |  |  |
|---|--|--|
|    | Franke Industrie AG, Aarburg   |  |
| Franke Industries   |  |  |
|    | g-unlimited GmbH, Nefenbach  |  |
|   |  |  |
|    | Gate Group Holding, Zürich-Flughafen   |  |
|   |  |  |
|    | Genève Aéroport  |  |
|   |  |  |
|    | Global Aerospace Underwriting Managers Ltd. Zurich Branch, Zürich                                    |  |
|   |  |  |
|    | Great Circle Services AG, Hildisrieden   |  |
|   |  |  |
|    | growWing of Switzerland GmbH, Hünenberg  |  |
|   |  |  |
|    | Helvetic Airways AG, Wilen SZ  |  |
|   |  |  |
|   | Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Kloten  |  |
|   |  |  |
|  | IBC Insurance Broking & Consulting Zürich AG, Zürich   |  |
|   |  |  |
|  | IG Air Cargo, Zürich-Flughafen   |  |
|   |  |  |
|  | IG Berner Luftverkehr, Bern  |  |
|   |  |  |
|  | IG Flughafen Zürich, Zürich-Flughafen  |  |
|   |  |  |
|  | IG EUROAIRPORT, Basel  |  |
|   |  |  |
|  | Ingold Aviation LLC, Zürich  |  |
|   |  |  |
|  | ISS Facility Services AG, Zürich-Flughafen   |  |
|   |  |  |
|  | Japat AG, Basel  |  |
|   |  |  |
|  | Jet Aviation AG, Basel   |  |
|   |  |  |
|  | Ju-Air, Dübendorf  |  |
|   |  |  |
|  | Kessler & Co AG, Zürich  |  |
|   |  |  |
|  | Kopter Group AG, Mollis  |  |
|   |  |  |
|  | Legendair Ltd., Beinwil am See   |  |
|   |  |  |
|  | Lightwing Aircraft AG, Stans   |  |
|   |  |  |
|    | Lufthansa Aviation Training Switzerland AG, Opfikon  |  |
|   |  |  |
|    | Lugano Airport, Agno   |  |
|   |  |  |
|    | Mecaplex AG, Grenchen  |  |
|   |  |  |
|    | meyer avocats Meyer Avocats, Genève  |  |
|   |  |  |
|    | Motorfluggruppe Thurgau, Lommis  |  |
|   |  |  |
|    | Motorflug-Veteranen des AeCS – Vétérans du vol à moteur de l'AeCS, Luzern                            |  |
|   |  |  |
|    | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans  |  |
|   |  |  |
|    | Pratt & Whitney Aero Engines International GmbH, Luzern  |  |
|   |  |  |
|    | Premium Jet AG, Zürich-Flughafen   |  |
|   |  |  |
|   | Protectas Aviation Security AG, Zürich-Flughafen   |  |
|   |  |  |
|  | Proventavia LLC, Schindellegi  |  |
|   |  |  |
|  | Rabbit-Air AG, Bachenbülach  |  |
|   |  |  |
|  | Rega Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen  |  |
|   |  |  |
|  | Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG, Grenchen   |  |
|   |  |  |
|  | Renz & Partners, Bern  |  |
|   |  |  |
|  | RUAG AG, Emmen   |  |
|   |  |  |
|  | RUAG Space, Zürich   |  |
|   |  |  |
|  | SASPA Swiss Aviation Service Providers Association, Zürich   |  |
|   |  |  |
|  | Schellenberg Wittmer SA, Genève  |  |
|   |  |  |
|  | Schweizer Luftwaffe, Bern  |  |
|   |  |  |
|  | Schweiz. Gletscherpiloten-Vereinigung SGPV – Association suisse des pilotes de glaciers ASPG, Luzern |  |
|   |  |  |
|  | Schweiz. Hängegleiter-Verband – Fédération Suisse de Vol Libre, Zürich                               |  |
|   |  |  |
|  | Schweiz. Verband flugtechnischer Betriebe – Association suisse des entreprises aérotechniques, Basel |  |
|   |  |  |
|  | Schweiz. Verband Ziviler Drohnen – Federation Suisse des Drones Civils, Bern                         |  |
|   |  |  |

# Mitglieder | Les membres

|   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|    | Schweiz. Vereinigung für Flugwissenschaften -<br>Association suisse des sciences aérotechniques, Zürich |  | Zürich Versicherungsgesellschaft, Zürich                |
|    | ShAir AG, Zürich  |   |   |
|    | Skyguide, Schweizerische AG für zivile und militärische<br>Flugsicherung, Genf                          |   | <b>Einzelmitglieder   Membres physiques</b>             |
|    | Sky Jet AG, Zürich-Flughafen  |   | Paul Kurrus, Ehrenpräsident, Arlesheim                  |
|    | Slot Coordination Switzerland, Zürich-Flughafen   |   | Dr. Pierre Moreillon, Ehrenpräsident, Lausanne          |
|    | Speedwings Business SA, Payerne   |   | Kurt Howald, Ehrenmitglied, Muri b. Bern                |
|    | SSIG Swiss Space Industries Group, Zürich   |   | Dr. Dieter Neupert, Ehrenmitglied, Zollikon             |
|    | SWISSto 12, Lausanne  |   | Christian P. Tschudi, Ehrenmitglied, Rüschlikon         |
|    | Swiss aeropole SA, Payerne  |   |   |
|   | Swiss Aerospace Cluster, St.Gallen  |   | <b>Fördermitglied   Membre de soutien</b>               |
|  | SWISS ASD The Aeronautics,<br>Security and Defence Division of Swissmem, Zürich                         |   | Berufsbildungsforum Zürcher Unterland-Flughafen, Kloten |
|  | Swiss Business Aviation Association SBAA,<br>Zürich-Flughafen   |   | Bruno Dobler, Andermatt                                 |
|  | 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  |   |   |
|  | Mircea Tudor Scan Tech SA, Saint-Imier  |   |   |
|  | Vebego Airport AG, Zürich   |   |   |
|  | Verkehrshaus der Schweiz, Luzern  |   |   |
|  | Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg   |   |   |

# Stimmen | Votes



«Mobilität von Menschen und Gütern ist die Grundlage für eine erfolgreiche Wirtschaft. In der Schweiz verdienen wir jeden zweiten Franken im Handel und Austausch mit dem Ausland. Eine gute Verkehrsanbindung an den Rest der Welt gehört deshalb zu den wichtigsten Voraussetzungen einer erfolgreichen und gut vernetzten Wirtschaft. Besondere Bedeutung kommt der Luftfahrt zu. Unsere Wirtschaft ist auf ein dichtes Netz von direkten Flugverbindungen zu den Wirtschaftszentren der Welt angewiesen. Der Schweizerische Gewerbeverband SGV setzt sich zusammen mit AEROSUISSE zugunsten der Luftverkehrsinfrastruktur ein.»

**Nationalrat Fabio Regazzi, Präsident SGV**

«La mobilità delle persone e delle merci è la base per un'economia di successo. In Svizzera, guadagniamo un franco su due nel commercio e nello scambio con l'estero. Buoni collegamenti di trasporto con il resto del mondo sono quindi uno dei prerequisiti più importanti per un'economia di successo. Qui l'aviazione è di un'importanza particolare. La nostra economia dipende di collegamenti aerei diretti con i centri economici del mondo. L'Unione svizzera dei arti e mestieri usam, si impegna quindi insieme con AEROSUISSE a favore dell'infrastruttura del trasporto aereo.»

**Consigliere nazionale Fabio Regazzi, Presidente usam**

«Die Luftfahrt steht vor grossen Herausforderungen, sei es die CO<sub>2</sub>-Thematik, der Fluglärm oder die Infrastruktur, um nur einige zu nennen. Dies bedingt ein geeintes Vorgehen der Branche auch gegenüber der Politik. Der AEROSUISSE fällt hier in der Koordination von Initiativen und Aktivitäten in einer fragmentierten Interessenlandschaft eine Schlüsselrolle zu. Die Pandemie hat deutlich gezeigt,

welche Bedeutung die Luftfahrt für die wirtschaftliche Versorgung des Binnenlandes Schweiz hat, die AEROSUISSE ist dabei das Bindeglied zu Bundesbern. Swiss schätzt die AEROSUISSE, denn der Verband verleiht uns in der Politik viel Legitimation. Dank ihm können wir uns stärker in einem nicht einfachen Umfeld positionieren. Während der Pandemie waren die AEROSUISSE und ihr Präsident sehr aktiv und konnten sowohl auf formellen als auch auf informellen Kanälen Lösungen für akute Probleme finden, was sehr wertvoll war.»

**Dieter Vranckx, CEO Swiss**



«L'aviation est confrontée à des enjeux majeurs au nombre desquels figurent la thématique du CO<sub>2</sub>, les nuisances sonores et l'infrastructure. Nous ne pourrons les relever qu'en faisant cause commune, notamment vis-à-vis des décideurs politiques. AEROSUISSE joue un rôle essentiel de coordination des initiatives et des activités dans un paysage d'intérêts fragmenté. La pandémie a clairement montré l'importance du transport aérien pour l'approvisionnement économique du pays enclavé qu'est la Suisse, AEROSUISSE étant le lien avec la Berne fédérale. Swiss apprécie la Fédération qui nous confère à tous une grande légitimité sur le plan politique. Grâce à elle, nous pouvons renforcer notre position dans un contexte parfois difficile. Pendant la pandémie, AEROSUISSE et son président ont été très actifs pour résoudre efficacement des dossiers brûlants, tant par des canaux formels qu'informels, ce qui nous a été extrêmement précieux.»

**Dieter Vranckx, CEO Swiss**



«Eine Verkleinerung der Aktivitäten des Genfer Flughafens ist zum jetzigen Zeitpunkt keine Option. Die Bedürfnisse der Wirtschaft, so von sehr früh bis sehr spät fliegen zu können, müssen bei der Interessenabwägung unbedingt berücksichtigt werden. Der Luftverkehr ist auch heute noch ein wettbewerbsfähiger Verkehrsträger für viele Reiseziele, so dass es nicht ausreicht, die Rolle des Luftverkehrs anhand nur von Umweltaspekten zu bewerten. Eine ganze Reihe von Faktoren muss berücksichtigt werden.»

**Jean-Marc Probst, Präsident des Westschweizer Wirtschaftsverbands für eine leistungsfähige Flughafeninfrastruktur (AERIA+)**

«La décroissance des activités de l'aéroport de Genève n'est pas une option à ce stade. Si l'économie dit « on a besoin de pouvoir voler très tôt jusqu'à très tard », il faut absolument en tenir compte dans la pesée des intérêts. Aujourd'hui, l'aviation demeure un transport compétitif pour bon nombre de destinations de sorte qu'une évaluation du rôle de l'aviation à l'aune de l'aspect environnemental ne suffit pas. Toutes une série de facteurs doivent rentrer en ligne de compte.»

**Jean-Marc Probst, Président de l'Association économique romande pour une infrastructure aéroportuaire performante (AERIA+)**



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](mailto:info@aerosuisse.ch)  
[www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)

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