

A E R O



S U I S S E

JAHRESBERICHT 2022
RAPPORT ANNUEL 2022
RESOCONTO ANNUO 2022



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

AEROSUISSE

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

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

Der AEROSUISSE gehören heute rund 130 Firmen und Organisationen an. Dazu zählen Linien- und Charterfluggesellschaften, die Business Aviation, Landes- und Regionalflughäfen, Flugplätze, Abfertigungsgesellschaften, Flugsicherung, Instandhaltungsbetriebe, Flugzeug- und Komponentenhersteller, die Luftwaffe, Firmen der Raumfahrtindustrie, Flugschulen, luftfahrtorientierte Dienstleistungsunternehmen sowie im weiteren Sinne mit der Luft- und Raumfahrt verbundene Firmen.

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

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

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

AEROSUISSE regroupe aujourd'hui près de 130 entreprises et organisations: compagnies aériennes de lignes et de charters, l'aviation d'affaires, aéroports nationaux et régionaux, aérodromes, sociétés d'assistance au sol, contrôle de la navigation aérienne, entreprises de maintenance, fabricants d'avions et de composants, les Forces aériennes, entreprises de l'industrie aérospatiale, écoles de pilotage, entreprises de services tournées vers l'aéronautique directement ou indirectement liées à l'aéronautique et à l'aérospatiale suisses.

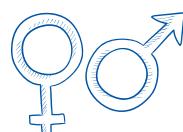
L'importance que revêtent l'aéronautique et l'aérospatiale pour l'économie suisse mérite d'être soulignée. Plus de 33 milliards de francs de valeur ajoutée, ce qui correspond à 5,6 % du PIB, ainsi que plus de 190'000 emplois sont en corrélation avec le secteur aéronautique. L'aéronautique et l'aérospatiale ont également accompli de nombreux progrès notables au cours des dernières décennies. Le transport aérien relie les entreprises implantées en Suisse avec les fournisseurs et clients du monde entier. Cette prestation favorise la croissance, renforce l'attrait de notre pays et garantit la création de valeur à long terme.



33'500'000'000 CHF

Wertschöpfung |
Valeur ajoutée

190'000
Arbeitsplätze | Emplois



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

INHALT | CONTENU

| | | |
|--|-----------|--|
| Vorwort des Präsidenten | 4 | Introduction du président |
| Schwerpunkte der Verbandsarbeit der AEROSUISSE | 6 | Actions prioritaire d'AEROSUISSE |
| Kommerzielle Luftfahrt | 8 | Aviation commerciale |
| Landesflughäfen | 10 | Aéroports nationaux |
| Flugabfertigung | 12 | Assistance en escale |
| Helikopterbranche | 13 | Secteur de l'hélicoptère |
| Business Aviation | 14 | Aviation d'affaires |
| Flugsicherung | 16 | Navigation aérienne |
| Luft- und Raumfahrtindustrie | 18 | Industrie aéronautique et aérospatiale |
| Geschäftsstelle | 20 | Secrétariat |
| Kommissionen | 22 | Commissions |
| Luftwaffe | 23 | Forces aériennes |
| 54. Generalversammlung | 24 | 54 ^e Assemblée générale |
| Vorstand | 26 | Comité de direction |
| Organigramm | 27 | Organigramme |
| Mitglieder | 28 | Membres |
| Stimmen | 31 | Échos |

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 6, 13, 14, 23, 24, 25), Martin Michel (7), Swiss (9), Flughafen Zürich (10), Genève Aéroport (4, 5, 11)

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 (pages 6, 13, 14, 23, 24, 25), Martin Michel (7), Swiss (9), Aéroport Zurich (10), Genève Aéroport (4, 5, 11)

Titelbild: An der Axalp-Fliegerdemonstration 2022 erlebten die Tausenden von Besuchern als Überraschung zwei italienische F-35A. (Foto Martin Michel)

Couverture : Des milliers de visiteurs ont eu la surprise de découvrir deux F-35A italiens lors des démonstrations aériennes 2022 sur l'Axalp. (Photo Martin Michel)

Rückseite: Der Flughafen Zürich feiert 2023 seinen 75. Geburtstag. Die Luftaufnahme zeigt das Vorfeld 1968 mit Jets wie DC-8, DC-9, Coronado und

nur noch wenigen Propellerflugzeugen. (Foto ETH Bildarchiv)

Verso : L'aéroport de Zurich fêtera son 75e anniversaire en 2023. Cette vue du ciel de 1968 montre le tarmac peuplé de jets comme le DC-8, le DC-9 et le Coronado.

Rares s'y sont faits les avions à hélice. (Photo d'archive EPF)

Vorwort des Präsidenten



Thomas Hurter

Liebe Leserinnen und Leser

Das Ende der Pandemie hat 2022 zu einem enormen Nachholbedürfnis bei den Flugreisen geführt. Nicht nur in der Schweiz, sondern auch in der EU und in den USA konnte die riesige Nachfrage aber nicht vollständig befriedigt werden. Das Luftfahrtssystem geriet ans Limit. Während an einigen Flughäfen in Europa chaotische Zustände herrschten, funktionierte das System in der Schweiz relativ gut. Es mussten nur wenige Flüge annulliert werden – aber jeder ist eigentlich einer zu viel, weil dadurch Passagiere verärgert werden und hohe Kosten für die Branche entstehen.

Fachkräftemangel als Belastung

Die Schweizer Luftfahrtbranche hat ihre Lehren daraus gezogen. So wird mit Hochdruck neues Personal gesucht und ausgebildet. Doch der enorme Fachkräftemangel erschwert dies

ren, dass Innovation und nicht Umverteilung an erster Stelle steht.

Gefordert wird die AEROSUISSE auch von der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (EKL). Sie empfiehlt dem Bundesrat schärfere Lärmgrenzwerte für den Strassen-, Eisenbahn- und Flugverkehr. Diese Verschärfung führt zu einem grundlegenden Zielkonflikt mit der Siedlungsentwicklung und zu Bauverbotsen. Gemeinsam mit den Verbänden für den öffentlichen Verkehr und den Strassenverkehr fordert die AEROSUISSE, dass die Lärmreduktion durch technologische Fortschritte und bauliche Massnahmen erreicht werden sollten.

Albert Rösti neuer UVEK-Vorsteher

Die AEROSUISSE freut sich über die Wahl von Albert Rösti als Bundesrat und neuer Vorsteher des Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Er kennt keine Denkverbote und ist offen für innovative Lösungen und bringt sicher neuen Schwung in das UVEK.

Neuer Schweizer Astronaut

Begrüssenswert ist zudem die 2022 unverzüglich in die Wege geleitete Beschaffung neuer F-35A-Kampfjets und des Bodenluftabwehrsystems für die Luftwaffe. Und dass die Schweiz mit Marco Sieber einen neuen Astronauten stellt, ist ein echtes Highlight des Jahres 2022.

Nationalrat Thomas Hurter, Präsident

«Dank der AEROSUISSE liegt nun ein vernünftiger Vorschlag für ein neues CO₂-Gesetz vor.» **Thomas Hurter**

zusätzlich. Besonders davon betroffen ist auch die Luftfahrtindustrie: Nicht nur die unterbrochenen globalen Produktions- und Lieferketten erschweren das Geschäft, sondern auch die fehlenden Flugzeugmechaniker.

Vorschlag für neues CO₂-Gesetz

Die grösste Herausforderung für unsere Branche ist und bleibt aber die Reduktion der CO₂-Emissionen. Die AEROSUISSE und ihre Mitglieder haben sich zum Ziel gesetzt, die CO₂-Neutralität der Luftfahrt bis 2050 erreichen. Deshalb ist es entscheidend, dass das zu revidierende CO₂-Gesetz für die Zeit von 2025 bis 2030 die richtigen regulatorischen Leitlinien setzt, um die Anstrengungen der Branche für erneuerbare Flugtreibstoffe, effizientere Flugzeuge, optimierte An- und Abflugverfahren und eine nachhaltige Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur zu unterstützen. Dank der AEROSUISSE liegt nun ein vernünftiger Vorschlag für ein neues CO₂-Gesetz vor. Wir werden die Beratungen im Parlament eng verfolgen und uns dafür engagie-



Die Passagiere kehrten im Sommer 2022 wieder zurück, die Nachfrage nach Flugreisen war enorm, wie dieses Bild aus dem neuen Genfer Ostflügel zeigt.

Introduction du président

Chers lecteurs, chères lectrices

En 2022, la fin de la pandémie a suscité un immense besoin de rattrapage, une envie impérieuse de reprendre l'avion. Or l'énorme demande n'a pas pu être entièrement satisfaite, que ce soit en Suisse, dans l'UE ou aux États-Unis. Le système aérien a atteint ses limites. Si la situation a pu être chaotique dans certains aéroports d'Europe, la Suisse s'en est relativement bien sortie et seuls quelques vols ont dû être annulés. Chacun d'entre eux, cependant, est un de trop puisqu'il irrite les passagers et entraîne des coûts élevés pour le secteur.

La pénurie de main-d'œuvre qualifiée, un fardeau

Le secteur aéronautique suisse en a tiré les leçons. La recherche et la formation de nouveau personnel se font d'arrache-pied. L'énorme pénurie de main-d'œuvre qualifiée rend la chose encore plus difficile. L'industrie aéronautique est aussi très touchée: les chaînes de production et d'approvisionnement mondiales interrompues compliquent les affaires et le manque de mécaniciens aéronautiques se fait cruellement sentir.

Proposition pour la nouvelle loi sur le CO₂

Le plus grand défi pour notre secteur reste la réduction des émissions de CO₂. AEROSUISSE et ses membres visent pour le secteur l'objectif de la neutralité carbone d'ici 2050. Il est donc essentiel que la révision de la loi sur le CO₂ pour la période 2025-2030 fixe les lignes directrices réglementaires appropriées pour soutenir les

efforts de la branche en faveur de carburants aériens renouvelables, d'avions plus efficaces, de procédures d'approche et de décollage optimisées et d'un développement durable des infrastructures aéroportuaires. Grâce à AEROSUISSE, une proposition raisonnable de nou-

«Grâce à AEROSUISSE, une proposition raisonnable de nouvelle loi sur le CO₂ est désormais sur la table.» [Thomas Hurter](#)

velle loi sur le CO₂ est désormais sur la table. Nous suivrons de près les débats au Parlement et nous nous engagerons pour que l'innovation, et non la redistribution, en soit la priorité.

AEROSUISSE est également sollicitée par la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB). Elle recommande au Conseil fédéral de fixer des limites de bruit plus strictes pour le trafic routier, ferroviaire et aérien. Ce durcissement entraîne un conflit d'objectifs fondamental avec le développement de l'urbanisation ainsi que des interdictions de construire. Au côté des associations pour les transports publics et le trafic routier, AEROSUISSE demande que la réduction du bruit soit obtenue par des progrès technologiques et des mesures structurales spécifiques.

Albert Rösti, nouveau chef du DETEC

AEROSUISSE salue l'élection d'Albert Rösti comme conseiller fédéral et nouveau chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Il est ouvert à toute réflexion et aux solutions innovantes, ce qui apportera certainement un nouvel élan au DETEC.

Un nouvel astronaute suisse

Lancée en 2022, l'acquisition de nouveaux avions de combat F-35A et du système de défense aérienne au sol pour les forces aériennes mérite également d'être saluée. Et le fait que la Suisse fournisse un nouvel astronaute en la personne de Marco Sieber est un véritable point fort de l'année 2022.

Thomas Hurter, conseiller national, président



Le formidable rebond de la demande de voyages aériens a entraîné un afflux de passagers à l'été 2022, comme en témoigne cette photo prise dans la nouvelle aile est de Genève.

Schwerpunkte der Verbandsarbeit 2022

- Die AEROSUISSE setzte sich im Frühling dafür ein, dass das Einreiseverbot in den Schengenraum für nicht-geimpfte Drittstaatsangehörige aufgehoben wird, um dem Ziel der globalen Reisefreiheit wieder einen Schritt näherzukommen.
- Zusammen mit dem Informationsdienst des öffentlichen Verkehrs LITRA, dem Verband öffentlicher Verkehr und dem Verband des Straßenverkehrs hat die AEROSUISSE vom UVEK gefordert, dass die von der EKLB empfohlenen Grenzwerte für Strassen-, Eisenbahn- und Fluglärm durch technologische Fortschritte und bauliche Massnahmen erreicht werden sollten.
- In ihrer Stellungnahme zur Revision des CO₂-Gesetzes unterstützte die AEROSUISSE die Einführung einer Beimischquote für nachhaltige Flugtreibstoffe unter der Voraussetzung, dass die SAF-Quote im Idealfall international, aber mindestens europäisch abgestimmt ist.
- Die AEROSUISSE engagierte sich dafür, dass der Kaufvertrag für die 36 Lockheed Martin F-35A Kampfflugzeuge unmittelbar nach der parlamentarischen Debatte über das Rüstungsprogramm 2022 unterschrieben wurde.
- An der Generalversammlung am 13. Mai 2022 am Flughafen Zürich ging der AEROSUISSE AWARD an den Schweizer Solartechnologie-Pionier Synhelion, der einen Herstellungsprozess gefunden hat, um Kohlendioxid und Wasser aus der Luft zu filtern und damit emissionsfreies Fliegen zu ermöglichen.
- Die AEROSUISSE unterstützte die Bemühungen des BAZL, eine gesetzliche Grundlage für die dauerhafte Sicherung der finanziellen Mittel aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr für die Regionalflugplätze der Kategorie II zu schaffen. Gleichzeitig betonte die AEROSUISSE, dass diese Teilfinanzierung durch den Bund mit einem Anreizsystem zur Senkung der Flugsicherungskosten verknüpft wird.



Der AEROSUISSE Award 2022 ging an Synhelion. Gianluca Ambrosetti und Philipp Furler nahmen die Auszeichnung von Präsident Thomas Hurter und dem Jury-Präsidenten Rudolf Gerber entgegen.
L'AEROSUISSE Award 2022 a été décerné à Synhelion. Gianluca Ambrosetti et Philipp Furler l'ont reçu des mains du président Thomas Hurter et de Rudolf Gerber, le président du jury.

Les actions prioritaires en 2022

- Au printemps, AEROSUISSE s'est mobilisée pour que l'interdiction d'entrée dans l'espace Schengen soit levée pour les ressortissants non vaccinés de pays tiers, afin de revenir progressivement à la liberté de circulation.
- Au côté du service d'information pour les transports publics (LITRA), de l'Union des transports publics (UTP) et de la Fédération routière suisse (FRS), AEROSUISSE a demandé au DETEC que les réductions du bruit recommandées par la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit des routes, des chemins de fer et des avions soient obtenues par des progrès technologiques et des mesures structurelles spécifiques.
- Dans son avis sur la révision de la loi sur le CO₂, AEROSUISSE a abondé dans le sens de l'introduction d'un quota de mélange de carburants durables d'aviation à condition que ce dernier soit au minimum harmonisé à l'échelle européenne, voire internationale.
- AEROSUISSE s'est par ailleurs impliquée pour que le contrat d'achat des 36 avions de combat Lockheed Martin F-35A soit signé immédiatement après le débat parlementaire sur le programme d'armement 2022.
- Lors de l'assemblée générale du 13 mai 2022 à l'aéroport de Zurich, l'AEROSUISSE AWARD a été décerné à Synhelion, pionnier suisse de la technologie solaire, qui a trouvé un procédé de fabrication permettant d'extraire le dioxyde de carbone et l'eau contenues dans l'air pour produire un carburant de synthèse et voler ainsi sans émissions.
- AEROSUISSE a soutenu les efforts de l'OFAC visant à créer une base légale pour garantir durablement les moyens financiers issus du financement spécial du trafic aérien pour les aérodromes régionaux de catégorie II. La Fédération a parallèlement souligné que ce financement partiel par la Confédération serait lié à un système d'incitation visant à réduire les coûts des services de la navigation aérienne.



Die AEROSUISSE engagierte sich dafür, dass der Kaufvertrag für die 36 F-35A zügig unterschrieben wurde.
AEROSUISSE s'est engagée pour que le contrat d'achat des trente-six F-35A soit rapidement signé.

Kommerzielle Luftfahrt



Oliver Buchhofer

Nachfrage war grösser als Flugangebot

Nach dem Abflauen der Omikron-Welle und der raschen Lockerung der Corona-Massnahmen in der Schweiz, der EU und den USA stellte sich im Frühjahr 2022 ein enormes Wachstum bei der Nachfrage nach Flugreisen ein. Das krisengeschüttelte Luftfahrtssystem geriet weltweit an seine Grenzen. Es fehlte an Ressourcen an allen Ecken und Enden. Personalmangel auf verschiedenen Ebenen führte zu vielen Flugstreichungen, Gepäckstau, Wartezeiten und in der Folge zu unzufriedenen Passagieren. In der Schweiz haben die Flughäfen und Fluggesellschaften aber die Unregelmässigkeiten im Vergleich zu vielen europäischen Ländern gut gemeistert.

Neue GAV bei Swiss

Swiss hat 2022 total 12,8 Millionen Passagiere befördert, das entspricht etwa 70 Prozent des Aufkommens von 2019. Diese erfreuliche Entwicklung führt auch dazu, dass Swiss das Geschäftsjahr 2022 mit einem Gewinn von 456 Millionen abschliessen kann. Die durch staatliche Bürgschaft gesicherten Bankkredite wurden im Mai zurückbezahlt. Zudem hat Swiss nach einem sozialpolitisch heissen Herbst, der von intensiven Verhandlungen mit den Sozialpartnern geprägt war, neue Gesamtarbeitsverträge (GAV) mit dem Cockpit- und Bodenpersonal abgeschlossen. Eine Lösung für die Kabinen-Crews war am Jahresende noch ausstehend.

Swiss hat 2022 auch ihr Flottenerneuerungsprogramm fortgeführt und zwei weitere A320neo eingeflottet. Zudem wurde zusammen mit der Lufthansa Group die Förderung der Skalierung von SAF aufgenommen. Swiss investiert dazu in den Schweizer Solartreibstoff-Pionier Synhelion, welcher ab 2023 mit einem einzigartigen thermochemischen Prozess SAF herstellt. Außerdem ist die gesamte Boeing 777-Flotte von Swiss mit einer Art «Haifischhaut» überzogen worden, diese Aeroshark-Folie spart rund ein Prozent Treibstoff.

Sieben A320neo bei EasyJet

Im Geschäftsjahr 2022 konnte EasyJet ihren Jahresverlust um das Fünffache reduzieren. Im gleichen Zeitraum beförderte sie über elf

In der Schweiz haben die Flughäfen und Fluggesellschaften die Unregelmässigkeiten im Vergleich zu vielen europäischen Ländern gut gemeistert.

Millionen Passagiere aus und in die Schweiz. Es wurden 16 neue Strecken ab der Schweiz aufgenommen, um die bereits starke Nachfrage weiter anzukurbeln. 2022 erreichte EasyJet zudem die Marke von 100 Millionen Passagieren, die seit der Aufnahme des lokalen Flugbetriebs von und nach Genf befördert wurden.

Auch EasyJet Switzerland konnte 2022 zwei mehrjährige Abkommen über die Vergütungsbedingungen mit den Gewerkschaften des Piloten- und des Kabinenpersonals abschliessen. Die 2021 gestartete Flottenerneuerung hat EasyJet Switzerland 2022 fortgesetzt und einen siebten Airbus A320neo in Dienst gestellt. Damit gehören bereits 28 Prozent ihrer in der Schweiz stationierten Airbusse dieser neusten Generation an. Mit den A320neo werden die CO₂-Emissionen um 15 Prozent und die Lärmbelastung um 50 Prozent gesenkt. Zudem ist EasyJet mit Rolls-Royce eine Kooperation für einen Wasserstoffantrieb eingegangen.

Leicht weniger Luftfracht als 2019

Das Luftfrachtjahr 2022 war geprägt durch die verbleibenden Auswirkungen von Corona, speziell in China, sowie durch den Beginn des Krieges in der Ukraine und die damit entstandenen Ängste um Energieversorgung, die sich in weiterhin stark gestörten Produktions- und Logistikketten widerspiegeln. In Kombination mit einer gesunkenen Nachfrage hat dies, global gesehen, zu einer Reduktion der Warenflüsse geführt. Entsprechend ist mittlerweile eine Überkapazität der verfügbaren Frachtvolumen entstanden.

Die gestiegene Nachfrage im Passagierbereich wirkt sich aber auch positiv für die Fracht aus. Die Fluggesellschaften, so auch die Swiss, konnten ihr Netzwerk stabil halten und auch erweitern, sei es an Destinationen oder Frequenzen. In der Schweiz wurden 2022 an den drei Landesflughäfen insgesamt 605'025 Tonnen Fracht abgefertigt. Dies entspricht einer Zunahme von sechs Prozent gegenüber 2021. Verglichen mit 2019 bedeutet es einen leichten Rückgang von -5,3 Prozent.

Umwege und gestörte Lieferketten

Der Krieg in der Ukraine hat nicht nur die komplette Einstellung der Flüge in die Ukraine und nach Russland bewirkt, sondern wegen der russischen Luftraumsperre auch zu langen Umwegflügen in den Fernen Osten geführt. Die gestörten Lieferketten verschärfen auch die Engpässe bei Ersatzteilen für Triebwerke der neusten Generation, was etliche Flugzeuge auch in der Schweiz am Boden stehen lässt.

Aviation commerciale

Une demande de vols supérieure à l'offre

L'affaiblissement de la vague omicron et l'assouplissement rapide des mesures sanitaires en Suisse, dans l'UE et aux États-Unis ont fait bondir la demande de voyages aériens au printemps 2022. En convalescence depuis la crise, le système aéronautique a atteint ses limites dans le monde entier. Les ressources ont fait défaut de toutes parts. Le manque de personnel à différents niveaux a entraîné de nombreuses annulations de vols, l'accumulation de bagages, l'allongement des temps d'attente et, par conséquent, le mécontentement des passagers. En Suisse, les aéroports et les compagnies aériennes ont toutefois bien géré les perturbations par rapport à de nombreux pays européens.

Nouvelles CCT chez Swiss

En 2022, Swiss a transporté un total de 12,8 millions de passagers, ce qui correspond à environ 70 % du volume de 2019. Ce développement positif a notamment permis à Swiss de boucler son exercice 2022 sur un bénéfice de 456 Mio de CHF. Dès le mois de mai, la compagnie a ainsi pu rembourser les prêts bancaires garantis par l'État. Après un automne socialement tendu et marqué par d'intenses négociations avec les partenaires sociaux, Swiss a conclu de nouvelles conventions collectives de travail (CCT) avec le personnel navigant de cockpit et le personnel au sol. Une solution pour les équipages de cabine n'était pas encore trouvée en fin d'année. En 2022, Swiss a également poursuivi le programme de renouvellement de sa flotte et pris livraison de deux Airbus A320neo supplémentaires. Elle a aussi entrepris de promouvoir la mise à l'échelle des carburants durables d'aviation (SAF), au côté du groupe Lufthansa. Swiss investit pour cela dans Synhelion, le pionnier suisse du carburant solaire qui produira du SAF dès 2023 grâce à un processus thermochimique unique en son genre. Coté flotte, tous les Boeing 777 de Swiss ont été recouverts d'une sorte de «peau de requin»: ce film Aeroshark permet d'économiser environ 1 % de carburant.

Sept Airbus A320neo chez EasyJet

Au cours de l'exercice 2022, EasyJet a divisé sa perte annuelle par cinq et transporté plus de 11 Mio de passagers au départ et à destination de la Suisse. Seize nouvelles liaisons ont été ajoutées au départ de la Suisse afin de stimuler la demande déjà forte. En 2022, EasyJet a atteint la barre des 100 Mio de passagers transportés au départ et à destination de Genève depuis le début de ses opérations locales.

EasyJet Switzerland a également pu conclure avec les syndicats des navigateurs de cockpit et de cabine deux accords pluriannuels portant sur les conditions de rémunération. EasyJet Switzerland a poursuivi le renouvellement de la flotte entamé en 2021 en mettant en service un septième Airbus A320neo. 28 % de ses Airbus stationnés en Suisse appartiennent ainsi à cette dernière génération. Les Airbus A320neo permettront de réduire de 15 % les émissions de CO₂ et de 50 % les nuisances sonores. EasyJet a par ailleurs conclu une coopération avec Rolls-Royce en vue d'une propulsion à l'hydrogène.

Légère baisse du fret aérien par rapport à 2019

Côté fret, l'année 2022 a été marquée par les effets résiduels de la pandémie, surtout en Chine, ainsi que par le début de la guerre en Ukraine et les craintes qui s'en sont suivies en matière d'approvisionnement énergétique, les chaînes de production et de logistique étant fortement perturbées. S'additionnant à une baisse de la demande, cette situation a entraîné une réduction des flux de marchandises à l'échelle mondiale. Une surcapacité des volumes de fret disponibles est ainsi apparue.

Cela dit, l'augmentation de la demande dans le secteur des passagers a aussi exercé un effet positif sur le fret. Les compagnies aériennes, dont Swiss, ont pu maintenir la stabilité de leur réseau et même l'étendre, en nombre de destinations comme en nombre de vols. En Suisse, les trois aéroports nationaux ont traité 605 025 tonnes de fret. Cela représente une augmentation de 6 % par rapport à 2021, mais une légère baisse de 5,3 % par rapport à 2019.

Détours et chaînes d'approvisionnement perturbées

La guerre en Ukraine a non seulement provoqué l'arrêt complet des vols vers l'Ukraine et la Russie mais aussi entraîné de longs détours vers l'Extrême-Orient en raison de la fermeture de l'espace aérien russe. Les perturbations de la chaîne d'approvisionnement accentuent également les pénuries de pièces de rechange pour les moteurs de dernière génération, ce qui cloue au sol de nombreux avions, y compris en Suisse.



Swiss hat ihre Boeing 777-300ER mit treibstoffsparenden «Aeroshark»-Folien überzogen. | Swiss a apposé sur ses Boeing 777-300ER de films «Aeroshark» permettant d'économiser du carburant.

En Suisse, les aéroports et les compagnies aériennes ont bien géré les perturbations par rapport à de nombreux pays européens.

Landesflughäfen



Stefan Tschudin

75 Prozent der Passagiere von 2019

Die drei Schweizer Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel haben 2022 zusammen rund 43,8 Millionen Passagiere abgefertigt. Das sind zwar 120 Prozent mehr als 2021, aber nur gut 75 Prozent der 58,5 Millionen des Rekordjahres 2019. Rund 22,6 Millionen Fluggäste nutzten 2022 den Flughafen Zürich, Genève Aéroport verzeichnete 14,1 Millionen Passagiere und über den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg reisten knapp 7,1 Millionen. Damit hat sich nach der Pandemie eine erhebliche Erholung des Flugverkehrs eingestellt, welche sich auch in den finanziellen Ergebnissen der Landesflughäfen widerspiegeln wird.

Ramp-up gut gemeistert

Das nach den Corona-Lockerungen im Frühling stark einsetzende Verkehrswachstum mit den damit verbundenen Unregelmässigkeiten hat

**Das nach den Corona-Lockerungen
stark einsetzende Verkehrswachstum
hat nicht nur die Fluggesellschaften,
sondern auch die Flughäfen und ihre
Partner stark gefordert.**

nicht nur die Fluggesellschaften, sondern auch die Flughäfen und ihre Partner stark gefordert. Die drei Landesflughäfen haben diese grossen Herausforderungen jedoch gut gemeistert. Die teils chaotischen Zustände auf den europäischen Airports Amsterdam, Dublin, Frankfurt, London-Heathrow oder Manchester wirkten sich jedoch auch auf die Schweiz aus, beispielsweise

So soll sich dereinst das neue Dock A des Flughafens Zürich präsentieren. | Voici à quoi pourrait un jour ressembler le nouveau Dock A de l'aéroport de Zurich.



se wenn das Gepäck der Passagiere verspätet ankam.

Zürich stellte neues Dock A vor

Der Flughafen Zürich hat im Frühsommer 2022 in rund 100 Baunächten den Mittelstreifen der Ost-West-Piste 10/28 saniert. Sie hat nicht nur einen neuen Belag erhalten, sondern auch eine energiesparende LED-Beleuchtung. Zudem hat die Flughafen Zürich AG das aus einem Architekturwettbewerb hervorgegangene Siegerprojekt für das neue Dock A vorgestellt. Dieses soll bis 2033 realisiert werden, besteht weitgehend aus Holz und stellt punkto Nachhaltigkeit neue Massstäbe für ein Terminalgebäude. Im Weiteren sind in Zürich die während der Pandemie gestoppten Entwicklungsprojekte wieder aufgenommen worden, so auch der Bau der neuen Standplätze in der Zone West.

Neues Langstreckenterminal in Genf eröffnet

Pandemiebedingt auch etwas später als geplant hat der Flughafen Genf sein neues Langstreckenterminal im Juni 2022 offiziell eingeweiht. Es wird auch bereits rege benutzt, denn abgesehen von den Linienflügen nach China, Russland und Weissrussland, bietet Genève Aéroport seit 2022 wieder die gleichen Verbindungen in die ganze Welt wie vor der Corona-Pandemie an. Zudem hat das BAZL das neue Betriebsreglement genehmigt, wonach auch nach 22 Uhr drei Langstreckenflüge geplant werden dürfen, solange diese mit Flugzeugen der neusten Generation (etwa Boeing 787 oder Airbus A350) betrieben werden. Ab 22 Uhr werden verspätete Abflüge mit einem Quotensystem limitiert.

EuroAirport: nachhaltige Entwicklung

Der EuroAirport hat seine wichtige Funktion als regionales Tor zu Europa und dem Mittelmeerraum beibehalten: 2022 wurden von 25 Fluggesellschaften rund 90 Destinationen angeflogen. Der Frachtverkehr hat es dem Flughafen Basel-Mulhouse erneut ermöglicht, eine strategische Rolle im regionalen Logistikcluster zu spielen. Das Frachtaufkommen hielt sich 2022 stabil. Der auf Wartung und Umbau von Flugzeugen spezialisierte dritte Geschäftsbereich «Industrie» zeigte sich 2022 ebenfalls solide, auch wenn teilweise Angestellte entlassen werden mussten. Im Februar 2022 wurde zudem eine neue Betriebsregelung zur Reduktion der Nachlärm eingeführt: Die Planung von Starts nach 23 Uhr ist nunmehr verboten. Verspätete Starts sind nur dann erlaubt, wenn der Grund für die Verspätung nicht im Verantwortungsbereich der Airline liegt.

Aéroports nationaux

75 % des passagers de 2019

En 2022, les trois aéroports nationaux suisses ont accueilli près de 43,8 millions de passagers, dont environ 22,6 millions à Zurich, 14,1 millions à Genève et environ 7,1 millions à l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Ces chiffres représentent certes 120 % de ceux de 2021 mais à peine un peu plus de 75 % des 58,5 millions de l'année record 2019. Une reprise considérable du trafic aérien s'est ainsi amorcée au lendemain de la pandémie et ne manquera pas de se refléter dans les résultats financiers des aéroports nationaux.

Un ramp-up bien maîtrisé

Au printemps, l'assouplissement des mesures contre le coronavirus a généré une forte reprise du trafic mais aussi des dysfonctionnements qui ont mis à rude épreuve les compagnies aériennes, les aéroports et leurs partenaires. Les trois aéroports nationaux sont cependant parvenus à surmonter ces obstacles de taille. La situation parfois chaotique dans les aéroports européens d'Amsterdam, Dublin, Francfort, Londres-Heathrow ou Manchester a toutefois eu des répercussions en Suisse telle que l'arrivée tardive des bagages des passagers.

Zurich a présenté son nouveau Dock A

Au début de l'été 2022, l'aéroport de Zurich a rénové la bande centrale de la piste 10/28 est-ouest en une centaine de nuits de travaux et l'a pourvue d'un nouveau revêtement ainsi que d'un éclairage LED à faible consommation d'énergie. Flughafen Zürich AG a par ailleurs présenté le projet lauréat d'un concours d'architecture pour son nouveau Dock A, fruit d'une collaboration entre l'aéroport et la ville de Zurich. Composé en grande partie de bois, il fait référence en termes de durabilité pour un bâtiment destiné à un terminal aéroportuaire. Sa construction devrait s'achever en 2033. Les projets de développement stoppés pendant la pandémie ont aussi repris, notamment les nouveaux emplacements dans la zone Ouest.

Ouverture d'un nouveau terminal

long-courrier à Genève

En raison de la pandémie, Genève Aéroport a officiellement inauguré son nouveau terminal long-courrier un peu plus tard que prévu, en juin 2022. Il est déjà très utilisé puisque, hormis les vols réguliers vers la Chine, la Russie et la Biélorussie, il propose à nouveau depuis 2022 les mêmes liaisons vers le monde qu'avant la pandémie. L'OFAC a par ailleurs approuvé le nouveau règlement d'exploitation selon lequel

L'assouplissement des mesures contre le coronavirus a généré une forte reprise du trafic qui a mis à rude épreuve les compagnies aériennes, les aéroports et leurs partenaires.

seuls trois vols long-courriers peuvent être planifiés après 22 h pour autant qu'ils soient effectués par des avions de dernière génération (tels que le Boeing 787 ou l'Airbus A350). Dès 22 h, les départs retardés sont limités par un système de quotas.

EuroAirport: développement durable

L'aéroport de Bâle-Mulhouse a conservé sa fonction importante de porte régionale vers l'Europe et la Méditerranée : en 2022, 25 compagnies aériennes ont desservi environ 90 destinations. Le transport de fret lui a une fois de plus permis de jouer un rôle stratégique dans le cluster logistique régional. Le volume de fret est resté stable. Le troisième secteur d'activité, «Industrie», spécialisé dans la maintenance et la transformation d'avions, s'est également montré solide même si quelques licenciements n'ont pas pu être évités. En février 2022, un nouveau règlement d'exploitation visant à réduire le bruit nocturne est entré en vigueur : il est désormais interdit de planifier des décollages après 23 h. Les décollages retardés ne sont autorisés que si le motif du retard ne relève pas de la responsabilité de la compagnie aérienne.

Im Oktober 2022 nahm Genève Aéroport eine 6700 Quadratmeter grosse Solaranlage auf dem Dach des neuen Ostflügels in Betrieb.
En octobre 2022, Genève Aéroport a mis en service une installation solaire de 6700 m² sur le toit de la nouvelle aile est.



Flugabfertigung | Assistance en escale



Bruno Stefani

Corona-Massnahmen adieu

Während das erste Quartal von 2022 noch von Corona-Massnahmen, Reiseeinschränkungen und geringem Verkehrsaufkommen geprägt war, traten die Lockerungen dann aber rascher und in grösserem Ausmass als erwartet ein. Bodenverkehrsdienstleister, Caterer und Reinigungsunternehmen setzten alles daran, sich für den Anstieg der Flugfrequenzen und Passagierzahlen im Sommer zu wappnen. Das Frachtgeschäft, welches während der Covid-Krise nicht so stark rückläufig war, litt unter der schwäbelnden Weltwirtschaft und verzeichnete ab Mitte 2022 rückläufige Volumen.

Mehr Produktion, mehr Personal

Das Frühjahr stand im Fokus einer in diesem Umfang noch nie dagewesenen Rekrutierungs- und Einstellungswelle. Mit einem Produktionsanstieg von 20 Prozent auf über 80 Prozent innerhalb von zwei bis drei Monaten im Vergleich zum Vor-Pandemie-Niveau benötigte es zusätzliches Personal in allen Bereichen. Dies war herausfordernd – insbesondere in Zürich, wo ein äusserst arbeitnehmerfreundlicher Arbeitsmarkt, grosse Konkurrenz im Wettbewerb um Arbeitskräfte sowie der Druck durch Gewerkschaften herrschen. Trotzdem konnte die starke Zunahme des Flugverkehrs mit vielen Passagieren und Gepäckstücken mehrheitlich gut bis sehr gut bewältigt werden.

Arbeitgeberattraktivität stärken

Mit den fallenden Corona-Massnahmen weltweit nahmen ab Jahresmitte immer mehr Fluggesellschaften ihre Langstreckenflüge wieder auf. Diese Entwicklung setzt sich 2023 fort. Die Flughafen-Dienstleister rechnen mit einem erneuten Wachstum mit herausfordernden Produktionsspitzen. Deshalb bleiben die Personalsuche und die Weiterentwicklung der Mitarbeitenden die vordringlichsten Aufgaben. Die Unsicherheiten im internationalen Flugverkehr wie auch die veränderte Sicht auf Arbeitsbedingungen verminderten die Attraktivität des Flughafens als Arbeitsort. Ziel ist es, 2023 die Arbeitgeberattraktivität mit flexiblen Arbeits-einsatzmodellen, fairen Arbeitskonditionen und internen Laufbahnmodellen zu steigern.

Levée des mesures sanitaires

Alors que le 1er trimestre de 2022 était encore marqué par des mesures sanitaires liées au coronavirus, des restrictions de voyage et un faible volume de trafic, les assouplissements sont ensuite intervenus plus rapidement et dans une plus grande mesure que prévu. Les prestataires de services au sol et de catering ainsi que les entreprises de nettoyage ont tout mis en œuvre pour se préparer à l'augmentation de la fréquence des vols et du nombre de passagers en été. L'activité fret, qui avait moins faibli pendant la crise sanitaire, a souffert du ralentissement de l'économie mondiale et enregistré des volumes en baisse au second semestre 2022.

Plus de production, plus de personnel

Le printemps a été marqué par une vague de recrutement et d'embauche d'une ampleur sans précédent. Compte tenu d'une augmentation de la production de 20% à plus de 80% en l'espace de deux à trois mois par rapport au niveau d'avant la pandémie, il a fallu du personnel supplémentaire dans tous les domaines. Une vraie gageure, surtout à Zurich où le marché du travail est extrêmement favorable aux salariés, où la concurrence pour la main-d'œuvre est forte et où les syndicats font pression. Malgré cela, la forte augmentation du trafic aérien en termes de passagers et de bagages a globalement pu être bien – voire très bien – gérée.

Renforcer l'attractivité de l'employeur

Au fur et à mesure de la levée des mesures sanitaires dans le monde entier, de plus en plus de compagnies aériennes ont repris leurs vols long-courriers à partir du milieu de l'année. Cette évolution se poursuit en 2023. Les prestataires de services aéroportuaires s'attendent à une nouvelle croissance assortie d'importants pics de production. La recherche de personnel et le développement des collaborateurs restent donc leurs missions les plus pressantes. Les incertitudes liées au trafic aérien international ainsi que le changement de regard sur les conditions de travail ont terni le prestige de l'aéroport en tant que cadre de travail. L'objectif, en 2023, est d'augmenter l'attractivité de l'employeur en offrant des modèles d'engagement flexibles, des conditions de travail équitables et des plans de carrière internes.

Helikopterbranche | Secteur de l'hélicoptère

Erfolg für über 60-jährige Helipiloten

Die Helikopterbranche hat ein ereignisreiches Jahr hinter sich. Beim Pilotenalter konnte die Swiss Helicopter Association (SHA) dank ihrer Hartnäckigkeit das BAZL dazu zu bewegen, das Luftfahrtgesetz (LFG) im Interesse der über 60-jährigen Piloten zu revidieren. Sie sollen auch nach dem Erreichen des 60. Altersjahres kommerzielle Lufttransporte (CAT-Flüge) durchführen können.

Weiter engagierte sich die SHA dafür, dass die Umsetzung der EASA-Vorschriften und die daraus resultierenden Revisionen der Manuals zwischen der Helikopterbranche und dem BAZL besser koordiniert werden. Das Ziel des Verbandes ist es den administrativen Aufwand für seine Mitglieder bei der Übernahme von EASA-Vorschriften spürbar zu verringern.

Fokus auf Unterlastentransporte

Intensive Gespräche führte die SHA mit der Suva und dem BAZL, um im Bereich Lastaufnahmemittel und Anschlagmittel (LAM/AM) Klarheit zu schaffen, wer für die Inspektion dieser LAM/AM zuständig ist und welche gesetzlichen Anforderungen gelten. Unter der Leitung des SHA-Vorstandsmitgliedes Benno Seeholzer ist ein Positionspapier erarbeitet worden, welche die Anforderungen an LAM/AM aus der Sicht der Branche definiert.

Der von der SHA organisierte Erfahrungsaustausch für Flughelfer (ERFA) auf dem Flughafen Grenchen war mit rund 80 Teilnehmern hervorragend besucht. Im Fokus dieser ERFA standen die Lastaufnahmemittel und Anschlagmittel für Unterlasttransporte und die Gefahrgut-Transport und -Ausbildung. Außerdem wurden den Teilnehmern der neue Rope Tracker des BAZL vorgestellt, der die genaue Lage und Höhe der im Gelände gespannten Kabel vermessen kann.

Succès pour les pilotes d'hélicoptère de plus de 60 ans

Le secteur de l'hélicoptère a connu une année riche en évènements. La persévérance de la Swiss Helicopter Association (SHA) a notamment permis de convaincre l'OFAC de réviser la loi sur l'aviation (LA) dans l'intérêt des pilotes de plus de 60 ans afin qu'ils puissent continuer à effectuer des transports aériens commerciaux (vols CAT).

La SHA a aussi plaidé pour que la mise en œuvre des prescriptions de l'AESA et les révisions des manuels qui en découlent soient mieux coordonnées entre le secteur de l'hélicoptère et l'OFAC. L'objectif de l'association est de réduire sensiblement la charge administrative de ses membres lors de l'adoption des règles de l'AESA.

Pleins phares sur les transports sous élingue

La SHA a mené des discussions à bâtons rompus avec la Suva et l'OFAC afin de clarifier qui est responsable de l'inspection des accessoires de levage et des élingues et quelles sont les exigences légales applicables. Un document de synthèse définissant les exigences en la matière du point de vue du secteur de l'hélicoptère a été élaboré sous la direction de Benno Seeholzer, membre du comité exécutif de la SHA.

La Journée d'échanges organisée à l'aéroport de Granges pour les assistants de vol a attiré un nombre très satisfaisant de participants (près de 80). Elle était dédiée aux accessoires de levage et aux élingues pour le transport de charge ainsi qu'au transport de marchandises dangereuses et à la formation requise. Les participants ont également découvert le nouveau Rope Tracker de l'OFAC qui permet de mesurer la position et la hauteur exactes des câbles pouvant entraver la navigation aérienne.



Renato Belloli

Am 2. Mai 2022 gratulierte der damalige Bundespräsident Ignazio Cassis der Rega zu ihrem 70-jährigen Bestehen. | Le 2 mai 2022, Ignazio Cassis, alors président de la Confédération, a félicité la Rega pour ses 70 ans d'existence.



Business Aviation



Helene Niedhart

Normalisierung nach Höhenflug

Während den Covid-Jahren 2020/2021 war der Einsatz eines Businessjets oft die einzige Möglichkeit für notwendige Lufttransporte. Aus Mangel an Linienverbindungen erlebte die Business Aviation in der Schweiz, wie auch im internationalen Vergleich, einen regelrechten Boom mit enormen Zuwachsraten.

Auch 2022 war für die Geschäftsluftfahrt wiederum ein erfreulich gutes Jahr. In der zweiten Jahreshälfte flachte der Höhenflug allerdings etwas ab. Ein moderater Rückgang im Vergleich zum zweiten Halbjahr 2021 läutete eine gewisse Normalisierung ein. Im europäischen Vergleich liegt die Schweiz mit rund 42'000 Anflügen der Business Aviation auf Rang 6, was ein Zuwachs gegenüber 2019 von immerhin 17,8 Prozent bedeutet. Die Nachfrage von Kunden, die im Business/Corporate-Jet in die Schweiz reisen,

weist für 2021 einen Rückgang von 4 Prozent der in der Schweiz registrierten Businessjets aus. Dagegen verzeichnen einzelne europäische Länder Zuwachsraten von bis zu 33 Prozent.

Business Aviation «under attack»

Klima-Aktivisten gehen aggressiv gegen Airports und Businessjets vor. Sie dringen mit Gewalt in Flughäfen ein, blockieren und beschädigen Geschäftsreiseflugzeuge, indem sie sich an das Flugzeug kleben oder Pisten besetzen. Solche Angriffe sind nicht nur für die Geschäftsluftfahrt gefährlich. Hier muss dringend politische Lobbyarbeit geleistet werden, um die Sicherheit der Luftfahrt weiterhin zu gewährleisten.

Klimaziele und Umsetzung

Die Geschäftsluftfahrt setzt sich aktiv für die CO₂-Neutralität bis 2050 ein. Sie ist zudem verpflichtet, am Zertifikatshandel EU-ETS und Corsia teilzunehmen. Auf freiwilliger Basis kompensieren immer mehr Kunden und Business Aviation Operator ihre CO₂-Emissionen. Um möglichst rasch von fossilen Brennstoffen, die für einen Grossteil der Emissionen in der Luftfahrt verantwortlich sind, wegzukommen, engagiert sich die Business Aviation zusammen mit der gesamten Luftfahrtindustrie der Schweiz für eine Beimischquote von Sustainable Aviation Fuel (SAF). Diese Massnahme kann rasch umgesetzt werden und sollte mit der EU koordiniert werden. Sie hat einen unmittelbaren, positiven Effekt auf den CO₂-Ausstoss.

Auf freiwilliger Basis kompensieren immer mehr Kunden und Business Aviation Operator ihre CO₂-Emissionen.

ist nach wie vor gross und zeigt die Bedeutung der Geschäftsluftfahrt auf. Dennoch gilt es, ein Augenmerk auf die in der Schweiz ansässigen Geschäftsfluggesellschaften und angegliederte Unternehmen zu werfen: Eine Marktstudie der European Business Aviation Association (EBAA)

Nachdem die EBACE pandemiebedingt 2020 und 2021 abgesagt werden musste, freute sich die Business Aviation im Mai 2022, dass die Messe in Genf wieder stattfinden konnte.



Aviation d'affaires

Un retour à la normale après une envolée

Alors que la pandémie battait son plein en 2020/2021, le recours aux jets d'affaires était souvent la seule solution pour les transports aériens indispensables. L'effondrement des services réguliers de transport aérien avait alors entraîné une explosion de l'aviation d'affaires, en Suisse comme ailleurs, assortie d'un taux de croissance phénoménal.

2022 a aussi été une bonne année pour l'aviation d'affaires, bien que l'engouement se soit un peu calmé au 2e semestre. Ce ralentissement modéré par rapport au 2e semestre 2021 marque un certain retour à la normale. L'aviation d'affaires suisse se positionne au 6e rang à l'échelle européenne avec près de 42 000 vols, ce qui représente tout de même une augmentation de 17,8% depuis 2019. La demande des clients qui voyagent en Suisse en Business/Corporate jet reste forte et souligne l'importance de la branche. Un coup d'œil attentif sur les compagnies d'aviation d'affaires et les entreprises affiliées établies en Suisse appelle toutefois à la vigilance : une étude de marché de l'European Business Aviation Association (EBAA) fait état pour 2021 d'un recul de 4% des jets d'affaires enregistrés en Suisse alors que d'autres pays européens affichent une augmentation allant jusqu'à 33%.

L'aviation d'affaires est attaquée !

Les activistes climatiques s'en prennent violemment aux aéroports et aux jets d'affaires. Ils pénètrent de force dans les aéroports, bloquent et endommagent les avions d'affaires en s'y en-

chaînant et occupent les pistes. Il va sans dire que ces attaques n'affectent pas uniquement l'aviation d'affaires. Il est urgent de faire du lobbying politique en la matière pour préserver la sécurité du transport aérien.

Objectifs climatiques et mise en œuvre

L'aviation d'affaires s'engage activement pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Elle est par ailleurs tenue de participer au système d'échange de quotas d'émissions SCEQE et à Corsia. D'autre part, de plus en plus de clients et d'opérateurs de la branche compensent volontairement leurs émissions de CO₂. Afin de s'affranchir le plus rapidement possible des combustibles fossiles responsables d'une grande

D'autre part, de plus en plus de clients et d'opérateurs de l'aviation d'affaires compensent volontairement leurs émissions de CO₂.

partie des émissions de CO₂, l'aviation d'affaires s'engage au même titre que tous les acteurs de l'industrie aéronautique suisse en faveur d'un quota de mélange de carburant durable pour l'aviation (SAF). Cette mesure rapide à mettre en place devrait être coordonnée à l'échelle de l'UE. Son effet sur les émissions de CO₂ est immédiat.

Après l'annulation d'EBACE en 2020 et 2021 sur fond de pandémie, l'aviation d'affaires était ravie que le salon puisse à nouveau se tenir à Genève en mai 2022.



Flugsicherung



Alex Bristol

Rasche Verkehrserholung im Jubiläumsjahr

Zum 100. Jubiläum der Schweizer Flugsicherung, das Skyguide 2022 feierte, hat sich das Verkehrsaufkommen nach zwei Pandemiejahren überraschend schnell erholt. Die Nachfrage hat besonders in der Ferienzeit stark zugenommen und sich gegen Jahresende wieder etwas abgeschwächt. Insgesamt verzeichnete Skyguide 1'147'000 Flüge, das sind 66,2 Prozent mehr als 2021, aber noch immer 12,1 Prozent weniger als 2019. Der Verkehr war von einer hohen Volatilität geprägt. Zeitweise erreichte das Verkehrsaufkommen mehr als 100 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Dennoch konnte Skyguide jederzeit die geforderte Leistung erbringen. Gemäss Prognosen von Eurocontrol und eigenen Berechnungen wird der Verkehr ab 2025 wieder das Vorkrisenniveau erreichen.

Insgesamt verzeichnete Skyguide
1'147'000 Flüge, das sind 66,2 Prozent
mehr als 2021, aber noch immer
12,1 Prozent weniger als 2019.

Auch 2022 hat sich die bewährte Zusammenarbeit mit der Schweizer Luftwaffe erneut ausbezahlt. Sondereinsätze der Luftwaffe, so während des World Economic Forums WEF Ende Mai oder während des Ukraine-Gipfels im Tessin, sowie der reguläre Betrieb des Quick Reaction Alert (QRA, 24-Stunden-Interventionsmöglichkeit) zeigten, dass die Skyguide ein zuverlässiger und krisenresistenter Partner zur Sicherung der Schweizer Souveränität ist.

Wichtige «Just Culture»

«Just Culture» bleibt ein wichtiges Thema für Skyguide. Der Bericht des Bundesrats zum Postulat «Redlichkeitkultur im Schweizer Recht» anerkennt die gesellschaftliche Bedeutung der Fehlerkultur und schlägt eine branchenspezifische Regelung vor. Die Verankerung des Prinzips im Gesetz und der damit zusammenhängende umfassende Rechtsschutz für Flugverkehrsle-

tende, die nach bestem Wissen und Gewissen arbeiten, ist mit der vorgeschlagenen Lösung jedoch noch nicht erreicht. Skyguide wird sich zusammen mit der AEROSUISSE deshalb für eine weitere Verbesserung des Rechtsschutzes aller operationellen Mitarbeitenden in der Luftfahrt einsetzen.

Sicherheitsnetz funktionierte

Das «Clear the Sky»-Ereignis vom 15. Juni 2022 hat gezeigt, dass es keine absolute Ausfallsicherheit gibt und dass Ausfälle trotz mehrfacher Redundanz auftreten können. Wichtig ist, dass diese durch ein Sicherheitsnetz aufgefangen werden und dass alle Beteiligten richtig damit umgehen. Die vom UVEK in Auftrag gegebene Studie von Accenture bestätigt die eigenen Erkenntnisse und schlägt verschiedene Massnahmen vor, die Skyguide nun umsetzt. Ein Audit der Eidgenössischen Finanzkommission EFK empfiehlt, dass Skyguide ihr operationelles Datenzentrum in Dübendorf georedundant ausbaut. Dies entspricht heute weder nationalen noch internationalen Vorgaben und wird entsprechend auch nicht durch die Kunden finanziert. Skyguide erachtet es aber als sinnvoll, die EFK-Forderung im nationalen Interesse zu prüfen und untersucht verschiedene Szenarien. Diese werden sich nur mit finanzieller Unterstützung durch den Bund umsetzen lassen.

Finanzierung der Regionalflughäfen

Mit der Umsetzung der Motion Würth steht die Finanzierung der Regionalflughäfen vor einer Neuregelung. Skyguide unterstützt weitgehend das vom BAZL vorgeschlagene Normenkonzept sowie die Schaffung von Anreizen zur Kostenenkung. Einer Markttöffnung steht Skyguide weiterhin positiv gegenüber, solange der Grundauftrag klar definiert ist und für alle Anbieter die gleichen Regeln gelten.

Generell hat die Umweltstrategie weiter an Bedeutung gewonnen. So wird etwa die Erreichung der Umweltziele ab 2023 einen Einfluss auf den variablen Lohnanteil aller Mitarbeitenden und des Managements haben. Zudem hat sich Skyguide neben der Teilnahme an der Bundes-Initiative «Vorbild Energie und Klima» massgeblich an der Entwicklung des internationalen Umweltlabels «GreenATM» beteiligt und sich um die Akkreditierung beworben.

Services de la navigation aérienne

Reprise rapide du trafic en cette année anniversaire

Après deux années de pandémie, le trafic s'est étonnamment vite rétabli l'année où Skyguide célébrait le centenaire des services de la navigation aérienne suisse. La demande a fortement augmenté, surtout pendant les vacances, avant de s'affaiblir quelque peu vers la fin de l'année. Skyguide a enregistré un total de 1147 000 vols, soit 66,2% de plus qu'en 2021, mais toujours 12,1% de moins qu'en 2019. Le trafic s'est caractérisé par une forte volatilité. Il a par moments atteint plus de 100% du niveau pré-crise. Skyguide a toutefois pu fournir en tout temps les prestations attendues. Selon les prévisions d'Eurocontrol et nos propres calculs, le trafic devrait retrouver son niveau pré-crise à partir de 2025.

En 2022, l'excellente collaboration avec les Forces aériennes suisses a de nouveau porté ses fruits. Leurs missions spéciales, notamment lors du World Economic Forum (WEF) fin mai ou pendant le sommet ukrainien au Tessin, ainsi que l'exploitation régulière de la Quick Reaction Alert (QRA, possibilité d'intervention 24/24) ont montré que Skyguide est un partenaire fiable et à l'épreuve des crises pour assurer la souveraineté de la Suisse.

De l'importance de la «Just Culture»

La culture positive de l'erreur reste d'actualité chez Skyguide. Le rapport du Conseil fédéral en réponse au postulat intitulé «Introduire la culture juste dans le droit suisse» reconnaît l'importance d'une culture positive de l'erreur et propose des règles spécifiques à la branche. La solution proposée ne permet toutefois pas encore d'ancrer ce principe dans la loi, ni d'assurer la protection juridique complète qui en découle pour les contrôleurs-euses de la circulation aérienne qui travaillent au mieux de leurs connaissances et de leur conscience. Skyguide et AEROSUISSE œuvreront encore pour améliorer la protection juridique de l'ensemble du personnel opérationnel du transport aérien.

Le filet de sécurité a fonctionné

La fermeture de l'espace aérien («Clear the Sky») du 15 juin 2022 a montré qu'il n'existe pas de sécurité absolue contre les pannes et que des défaillances peuvent survenir malgré la redondance des systèmes. Il faut qu'elles

soient absorbées par un filet de sécurité et que toutes les personnes concernées les gèrent correctement. L'étude d'Accenture, commandée par le DETEC, confirme les conclusions de et propose différentes mesures que Skyguide met en œuvre.

Un audit du Contrôle fédéral des finances (CDF) recommande à Skyguide de soigner la redondance de son centre de données opérationnel à Dübendorf. Cela ne correspond aujourd'hui à aucune directive nationale ou internationale et n'est donc pas financé par les clients. Skyguide estime toutefois qu'il est judicieux d'examiner la recommandation du CDF dans l'intérêt national et étudie différents scénarios qui ne pourront être mis en œuvre qu'avec le soutien financier de la Confédération.

Skyguide a enregistré un total de 1147 000 vols, soit 66,2% de plus qu'en 2021, mais toujours 12,1% de moins qu'en 2019.

Financement des aérodromes régionaux

Avec la mise en œuvre de la motion Würth, le financement des aérodromes régionaux est sur le point de faire l'objet d'une nouvelle réglementation. Skyguide soutient largement le concept de normes proposé par l'OFAC ainsi que l'adoption de mesures d'incitations à la réduction des coûts. Le fournisseur de services de navigation aérienne reste favorable à une ouverture du marché tant que le mandat de base est clairement défini et que les mêmes règles s'appliquent à tous les prestataires.

La stratégie environnementale a globalement encore gagné en importance. À partir de 2023, par exemple, la réalisation des objectifs environnementaux exercera une influence sur la part variable du salaire de tous les collaborateurs et de la direction. Outre sa participation à l'initiative fédérale «Exemplarité Énergie et Climat», Skyguide a par ailleurs joué un rôle déterminant dans le développement du label environnemental international «GreenATM» et posé sa candidature à l'accréditation.

Luft- und Raumfahrtindustrie



Balz Albertin

Gestörte Lieferketten und Fachkräftemangel

Die Wartungs- und Herstellerbetriebe der Schweizer Luftfahrt kämpfen auch nach dem Ende der Pandemie mit unterbrochenen Lieferketten, die zu Produktionsengpässen führen sowie dem latenten Mangel an Fachleuten. Fehlende Ersatzteile lassen Flugzeuge aller Art, vom einmotorigen Schulflugzeug über Helikopter bis zum grossen Airliner, länger als geplant am Boden stehen. Aufgrund von nicht lieferbaren Komponenten haben einige Flugzeughersteller auch die Fristen für Wartungsintervalle verlängert.

Der Schweizerische Verband Flugtechnischer Betriebe (SVFB) ist stark mit der Behebung des Fachkräftemangels beschäftigt, sehr gesucht sind lizenzierte Flugzeugmechaniker und -aviatiker. Um sich einen besseren Überblick zu verschaffen, beteiligt sich der SVFB an einer Studie der FFAC (Foundation for Aviation Competence) zum Thema Fachkräftemangel in der Schweizer Aviatik. Derzeit geht der SVFB davon aus, dass die Industrie in den nächsten zehn Jahren einen Bedarf von mehr als 500 lizenzierten Flugzeugtechnikern hat. Deshalb sind Bestrebungen im Gang, um die Ausbildung und die dazu vorausgesetzte Berufslehre attraktiver auszurichten und besser zu harmonisieren. Zusätzlich ist auch die Teilnahme an Berufsmessen geplant, um potenzielle Kandidaten, aber auch Kandidatinnen, zu gewinnen.

Starke Nachfrage bei Pilatus

2022 war für den Schweizer Flugzeughersteller Pilatus ein starkes Jahr, geprägt von grossen Herausforderungen und vielen Turbulenzen. Die Nachfrage nach dem PC-12 und dem PC-24 war unglaublich positiv. Aber noch nie waren auch die Schwierigkeiten in Bezug auf die Lieferketten so gross wie im vergangenen Jahr. Die Mitarbeitenden waren stark gefordert, weil Lieferanten häufig nicht fristgerecht liefern konnten und die Qualität den Ansprüchen von Pilatus nicht genügte. Die globale Mangellage an Rohstoffen und personellen Fachressourcen sind mitverantwortlich dafür, dass Pilatus ihre

Produktionsziele 2022 knapp nicht erreichen konnte.

Der US-Markt ist und bleibt für Pilatus sehr bedeutend. Deshalb will Pilatus durch den Erwerb der Firma Skytech mit 120 Mitarbeitenden die Kontinuität sowie die Qualität der Kundendienstleistungen an der Ostküste der USA sicherstellen und weiter verbessern. Zudem entwickelt sich Pilatus auch in der Schweiz nachhaltig weiter und produziert heute beispielsweise bereits 20 Prozent der benötigten Energie selbst über Solarstrom. Ein fantastischer Meilenstein in der Geschichte von Pilatus steht im Mai 2023 an: die Auslieferung des 2000. PC-12!

Wieder ein Schweizer Astronaut

Am 22. November 2022 hat in Paris die für die Weltraumsparte wichtige Ministerratstagung der ESA stattgefunden. Die ESA-Mitglieder haben für die kommenden drei Jahre eine Summe von rund 17 Milliarden Euro zur Förderung der Raumfahrtwissenschaft und -industrie bewilligt. Das ist gegenüber der vergangenen Periode eine Steigerung von über 16 Prozent, wovon die Schweiz einen stolzen Beitrag von 3,7 Prozent beisteuert. Speziell erfreulich ist, dass die Schweizer Delegation im Vergleich zu früheren Jahren einen höheren Gesamtbeitrag bewilligte, was die starke Absicht des Swiss Space Office zur Förderung von Innovation in der Schweizer Raumfahrt unterstreicht.

Zudem kann die Schweizer Raumfahrtbranche 2022 auf viele einzelne Erfolge zurückblicken, wie etwa den Auftrag von Intelsat für Swissto12 zur Realisierung des grössten je in der Schweiz gebauten Satelliten. Mit grosser Freude kann der Schweizer Marco Sieber gefeiert werden, der neben Claude Nicollier zweiter Schweizer Astronaut wird. Er ist Arzt von Beruf und Privatpilot und wird im April 2023 die Ausbildung zum Astronauten beginnen. Die ESA hat ambitionierte Absichten auf dem Mond, sollte Marco Sieber eines Tages auf dem Mond wohnen, wird er von seinen zusätzlichen Fähigkeiten als Arzt sicher bestens profitieren können.



Industrie aéronautique et aérospatiale

Chaines d'approvisionnement perturbées et pénurie de main-d'œuvre qualifiée

Les entreprises de maintenance et de fabrication de l'aviation suisse font face à une pénurie latente de spécialiste ainsi qu'à des dysfonctionnements des chaînes d'approvisionnement qui provoquent des goulots d'étranglement dans la production, malgré la fin de la pandémie. Le manque de pièces de rechange cloue au sol plus longtemps que prévu des aéronefs de tout type : des avions-école monomoteurs aux gros avions de ligne en passant par les hélicoptères. Compte tenu du manque de composants, certains avionneurs ont également allongé les délais entre deux maintenances.

L'Association suisse des entreprises aéronautiques (ASEA) est très occupée à lutter contre la pénurie de main-d'œuvre : les mécaniciens d'aéronefs et les techniciens en avionique licenciés sont très recherchés. Pour mieux comprendre le phénomène, l'ASEA participe à une étude de la FFAC (Foundation for Aviation Competence) sur la question du manque de ressources humaines spécialisées dans l'aviation suisse.

Actuellement, l'ASEA estime que l'industrie devra faire appel à de plus de 500 techniciens aéronautiques licenciés au cours des dix prochaines années. Des mesures sont actuellement prises pour redynamiser et homogénéiser les formations théoriques et pratiques. Il est notamment prévu de participer à des salons professionnels pour attirer des candidats et candidates potentiels/les.

Forte demande chez Pilatus

De grands défis et de nombreuses turbulences ont marqué l'année 2022 pour Pilatus. La demande pour le PC-12 et le PC-24 a été incroyablement positive. Mais jamais les difficultés liées aux chaînes d'approvisionnement n'ont été aussi marquées. Entre les fournisseurs qui n'étaient souvent pas en mesure de livrer dans les temps et la qualité qui ne répondait pas aux exigences de Pilatus, les collaborateurs ont été très sollicités. Les pénuries généralisées de matières premières et de main d'œuvre qualifiée justifient partiellement que Pilatus n'a pas tout à fait atteint ses objectifs de production 2022.

Le marché américain est et reste très important pour Pilatus. En rachetant la société Skytech (120 employés) pour s'implanter sur la côte est des États-Unis, Pilatus souhaite fidéliser la clientèle américaine en améliorant encore la continuité et la qualité de ses services. En Suisse, le développement de Pilatus est également durable puisque l'entreprise produit 20% de l'énergie qu'elle utilise grâce à l'électricité solaire. Le pro-

chain évènement chez Pilatus sera la livraison du 2000e PC-12, prévue en mai 2023 !

Encore un astronaute suisse

Le 22 novembre 2022 s'est tenu à Paris le Conseil ministériel de l'ASE, important pour le secteur spatial. Les membres de l'ASE ont approuvé l'allocation d'un budget d'environ 17 milliards d'euros pour les trois prochaines années au soutien de la science et l'industrie spatiales. Cela représente une augmentation de plus de 16% par rapport à la période précédente. La Suisse y contribue fièrement à hauteur de 3,7%. Il est particulièrement satisfaisant de constater que la délégation suisse a approuvé une contribution totale plus élevée que les années précédentes, soulignant ainsi la forte volonté du Swiss Space Office de promouvoir l'innovation dans le domaine aérospatial suisse.

Le secteur peut par ailleurs se targuer de nombreux succès en 2022, tels que la commande d'Intelsat à Swisssto12 pour concevoir le plus grand satellite jamais construit en Suisse. C'est avec une joie immense que nous félicitons Marco Sieber qui va devenir le deuxième astronaute suisse, après Claude Nicollier. Médecin de profession et pilote privé, il démarra sa formation d'astronaute en avril 2023. L'ASE a des projets ambitieux pour la Lune. Si Marco Sieber devait un jour y habiter, il pourrait certainement profiter au mieux de ses compétences annexes de soignant !

Der Arzt Marco Sieber ist der neue Schweizer Astronaut. | Marco Sieber, médecin et nouvel astronaute suisse.



Geschäftsstelle



Philip Kristensen

Aufschwung der Branche

Die AEROSUISSE ist froh darüber, dass sich die Zahl der Flüge nach dem Einbruch in der Corona-Zeit wieder in Richtung Vorkrisenniveau bewegt. Konfrontiert mit ausserordentlichen Verkehrsspitzen im Sommer nach der Pandemie hat das System Luftfahrt Schweiz bewiesen, wie leistungsfähig es ist. Im Gegensatz zu vielen Flughäfen in Europa waren in der Schweiz weniger Verzögerungen und Flugstreichungen zu verzeichnen. Mit der Nachfrage nach Luftverkehr kommen auch die Herausforderungen zurück: Klimaneutralität, Siedlungsentwicklung und Lärmschutz.

Klimaneutrale Luftfahrt bis 2050

Die Luftfahrt soll bis 2050 klimaneutral werden. Dafür setzt sich die AEROSUISSE ein und steht für die Einführung von erneuerbaren Flugtreibstoffen, effizientere Flugzeuge, optimierte An- und Abflugverfahren und eine nachhaltige Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur. Dies alles ist nur möglich bei einer internationalen Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, der Zweckbindung für die Erlöse aus den ETS-Zertifikatsversteigerungen und den Verzicht

von Flugticketabgaben. Die AEROSUISSE begleitet sehr eng die Arbeiten des Parlaments zu einem neuen CO₂-Gesetz.

Lärmschutz

Mit dem Bevölkerungswachstum und der zunehmenden Nachfrage nach Verkehrsleistungen in der Luft müssen die Landesflughäfen Lösungen finden, die ihren Betrieb und ihre Entwicklung ermöglichen und gleichzeitig auch der Siedlungsentwicklung und dem Lärmschutz Rechnung tragen. Ein Gleichgewicht zwischen diesen Interessen und den verschiedenen Anspruchsgruppen zu finden, wird immer schwieriger. Aus diesem Grund engagiert sich die AEROSUISSE dafür, dass auch wirtschaftliche Überlegungen und die Siedlungsentwicklung berücksichtigt werden, wenn die Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung eine deutliche Verschärfung der Lärmgrenzwerte fordert.

Just Culture

Nachdem sich die AEROSUISSE für die parlamentarische Initiative von Nationalrat Gregor Rutz engagiert hatte, die eine Verankerung des Prinzips der Redlichkeitskultur im Schweizer Recht verlangt (19.478), wurde über den Umweg eines Postulats (20.3463) ein Bericht des Bundesamtes für Justiz zu diesem Prinzip veröffentlicht. Es beauftragt den Bundesrat, die Frage der Verankerung dieses Prinzips im Schweizer Recht zu prüfen. Der Bericht liegt nun vor. Die AEROSUISSE hat die Gespräche mit Vertretern des UVEK und des EJPDI in die Wege geleitet, um die Massnahmen zu identifizieren, mit welchen die Just Culture in der Luftfahrt gestärkt werden kann.

2022 zwei PGLR-Anlässe

Die AEROSUISSE organisiert während den Sessio- nien der eidgenössischen Räte für die Par- lamentarische Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGLR) regelmässig eine Veranstaltung zu einem aktuellen Thema. Präsidiert wird diese Gruppe von Nationalrat Philipp Kutter. In der Frühlings- session des Parlaments war die Veranstaltung dem Thema «Die Schweizer Raumfahrt hebt ab» gewidmet. Die CEO der Schweizer Raumfahrtfir- men Swissto12 und Coactum, Dr. Emile de Rijk und Pau Molas-Roca, wiesen auf die innovative Technologie «made in Switzerland» hin. In der Herbstsession zeigte Airbus, vertreten durch ihren Präsidenten der Region Europa, die Zu- kunft des klimaneutralen Fliegens auf.

Vernehmlassungen 2022

Die AEROSUISSE hat 2022 an folgenden Vernehmlassungen teilgenommen:

| | |
|------------|---|
| 17.01.2022 | Konsultation an die Kantone zu Massnahmen Covid-Krise |
| 09.02.2022 | Konsultation an die Kantone zu Massnahmen Covid-Krise |
| 17.02.2022 | Positionspapier zu verschiedenen Motiven Klima und Luftfahrt |
| 09.03.2022 | Konsultation SEM zu Covid-19 Verordnung 3 |
| 04.04.2022 | CO ₂ -Gesetz |
| 14.04.2022 | Meldepflicht von Betreibern kritischer Infrastrukturen für Cyberangriffe |
| 29.04.2022 | Stakeholder Involvement LTrV im Bereich Gefahrgut |
| 03.05.2022 | Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur |
| 09.05.2022 | Konsultation Verlängerung einzelner Bestimmungen Covid-19-Gesetz |
| 25.05.2022 | Konsultation Übernahme und Umsetzung der relevanten EU-Rechtstexte zum EU Digital Covid Certificate und Anpassung der Covid-19-VO Zertifikate |
| 01.06.2022 | Konsultation Anpassung Epidemienverordnung |
| 29.07.2022 | Bundesgesetz über die Bearbeitung von Flugpassagierdaten zur Bekämpfung von terroristischen und anderen schweren Straftaten |
| 19.10.2022 | Stakeholder Involvement Normenkonzept zur Umsetzung Motion Würth |
| 20.10.2022 | Positionspapier Neues CO ₂ -Gesetz nach 2024 |
| 25.11.2022 | Konsultation an die Kantone Verlängerung Covid-19-Verordnung Zertifikate, Covid-19-Verordnung 3, Anpassung Covid-19-Verordnung 3 |
| 09.12.2022 | Verkürzte Vernehmlassung zu einer möglichen Strommangellage: Verordnung über die Abschaltung von Stromnetzen zur Sicherstellung der Elektrizitätsversorgung |

Secrétariat

Embellie dans le secteur

AEROSUISSE constate avec satisfaction le rebond du nombre de vols: après une chute vertigineuse pendant la pandémie, le niveau d'avant la crise pourrait de nouveau être atteint. Confronté à des pics de trafic exceptionnels pendant l'été, le transport aérien suisse a prouvé à quel point il était performant. Comparativement à de nombreux pays européens, la Suisse a enregistré moins de retards et d'annulations de vols. Le redémarrage de l'activité va de pair avec le retour de thématiques connexes: la neutralité climatique, l'urbanisation et la protection contre le bruit.

Une aviation décarbonée d'ici 2050

Le secteur aérien vise la neutralité climatique d'ici 2050. AEROSUISSE se mobilise, militant notamment pour l'introduction de carburants durables d'aviation, d'avions plus efficents sur le plan énergétique, de procédures d'approche et de décollage optimisées et d'un développement durable des infrastructures aéroportuaires. Tout cela n'est possible qu'avec une harmonisation internationale des conditions de concurrence, l'affectation des recettes issues de la vente aux enchères des certificats SEQE et l'abandon des taxes sur les billets d'avion. AEROSUISSE suit attentivement les travaux du Parlement concernant une nouvelle loi sur le CO₂.

Protection contre le bruit

Face à la croissance démographique et l'augmentation de la demande de transports aériens, les aéroports nationaux doivent trouver des solutions pour maintenir leurs activités et se développer tout en tenant compte de l'urbanisation et de la protection contre le bruit. Il est de plus en plus difficile de trouver le juste équilibre entre ces critères et les intérêts des différents acteurs concernés. C'est la raison pour laquelle AEROSUISSE souhaite que la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit prenne en compte les considérations économiques et l'urbanisation avant de requérir un net durcissement des limites de bruit.

Just Culture

Après qu'AEROSUISSE ait soutenu l'initiative parlementaire du conseiller national Gregor Rutz qui réclamait l'instauration d'une «culture de l'aveu pour améliorer la sécurité collective» (19.478), l'Office fédéral de la justice a publié un rapport donnant suite au postulat 20.3463. Il charge le Conseil fédéral d'examiner la question de l'inscription du principe d'une culture positive de l'erreur dite «culture juste» dans

le droit suisse. Ce rapport est maintenant disponible. AEROSUISSE a entamé des discussions avec des représentants du DETEC et du DFJP afin d'identifier les mesures qui permettront de renforcer la Just Culture dans l'aviation.

Deux manifestations du GPAA en 2022

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), présidé par le Conseiller national Philipp Kutter. La session de printemps du Parlement a été consacrée au thème «Les activités spatiales suisses prennent leur envol». Emile de Rijk et Pau Molas-Roca, CEO des entreprises spatiales suisses Swissto12 et Coactum, ont mis en avant la technologie innovante made in Switzerland. Lors de la session d'automne, Airbus, représenté par son président de la région Europe, a montré l'avenir des vols décarbonés.

Consultations 2022

AEROSUISSE a participé aux consultations suivantes en 2022:

| | |
|------------|---|
| 17.01.2022 | Consultation des cantons sur les mesures liées à la crise Covid |
| 09.02.2022 | Consultation des cantons sur les mesures liées à la crise Covid |
| 17.02.2022 | Document de synthèse sur différentes motions relatives au climat et à l'aviation |
| 09.03.2022 | Consultation du SEM au sujet de l'Ordonnance 3 COVID-19 |
| 04.04.2022 | Loi sur le CO ₂ |
| 14.04.2022 | Obligation pour les exploitants d'infrastructures critiques de signaler les cyberattaques |
| 29.04.2022 | Stakeholder Involvement OTrA dans le domaine des marchandises dangereuses |
| 03.05.2022 | Loi sur l'infrastructure nationale de données sur la mobilité |
| 09.05.2022 | Consultation sur la prorogation de certaines dispositions de la loi COVID-19 |
| 25.05.2022 | Consultation sur la reprise et la mise en œuvre des textes législatifs européens pertinents relatifs au Certificat COVID numérique de l'UE et l'adaptation de l'ordonnance COVID-19 certificats |
| 01.06.2022 | Consultation sur l'adaptation de l'ordonnance sur les épidémies |
| 29.07.2022 | Loi fédérale sur le traitement des données relatives aux passagers aériens pour la lutte contre les infractions terroristes et les autres infractions pénales graves |
| 19.10.2022 | Stakeholder Involvement Normes pour la mise en œuvre de la motion Würth |
| 20.10.2022 | Document de synthèse sur la nouvelle loi sur le CO ₂ pour la période postérieure à 2024 |
| 25.11.2022 | Consultation des cantons sur la prorogation de l'Ordonnance COVID-19 certificats, de l'Ordonnance 3 COVID-19, adaptation de l'Ordonnance 3 COVID-19 |
| 09.12.2022 | Consultation abrégée en cas de pénurie d'électricité: ordonnance sur le délestage des réseaux électriques pour assurer l'approvisionnement en électricité |

Kommissionen | Commissions



Dr. Peter Wild

Kommission für Bildung, Forschung und Innovation K-BFI

Die K-BFI der AEROSUISSE setzt sich aus dem bewährten Team zusammen: Christoph Regli (Studiengangleiter Aviatik ZHAW/Helvetic/Drohnen), Dr. Beat Hedinger (Sphair/militärische Aviatik/Helikopter) und Dr. Peter Wild (Lehrbeauftragter Luftfahrt ETHZ/Swiss/GA). Die K-BFI hat erfolgreich den Rahmenlehrplan «Verkehrspilot/-in» überarbeitet, der zum Tertiärabschluss «dipl. Pilot/-in HF» führt. Das Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation hat ihn im Herbst 2022 gutgeheissen.

Der nächste Aviation Youth Congress, in Zusammenarbeit mit ProAero, mit maximal 500 Teilnehmern, wird für den 25. November 2023 im Verkehrshaus Luzern geplant. Im Weiteren gibt es Bestrebungen, auch Abgänger von Hochschulen besser in die Luftfahrt einzubinden und berufliche Chancen aufzuzeigen.

Schliesslich vertrat die K-BFI die AEROSUISSE in den HF-Konferenzen, informierte Berufsinformationszentren (BIZ) über die aviatischen Berufe und beantwortete Direktanfragen von Privatpersonen. Seit 2020 wirkt die K-BFI auch beim Schweizer Arbeitgeberverband im Ressort Bildung und berufliche Aus- und Weiterbildung mit, um die Ausbildung «Pilot HF» zu stärken.

Kommission Risikomanagement und Versicherungen K-RMV

2022 war geprägt von zahlreichen Herausforderungen für Wirtschaft und Gesellschaft. Gemäss dem weltweit grössten Rückversicherer, Munich Re, verursachten allein Naturkatastrophen Schäden in der Höhe von 390 Milliarden US-Dollar. Lediglich ein Drittel davon galt als versichert. In der Luftfahrtindustrie beklagten hauptsächlich Leasingunternehmen den Verlust von rund 400 in Russland konfiszierten Luftfahrzeugen. Die auf 7 Milliarden US-Dollar geschätzte Schadenssumme wirkt auf den ersten Blick überschaubar, stellt aber für die Luftfahrtversicherungsbranche mit ihrem weltweiten Jahreseinkommen von knapp 6 Milliarden US-Dollar ein gewaltiges Missverhältnis dar. Auch 2022 war die K-RMV der AEROSUISSE in der Lage, versicherungstechnische Anliegen ihrer Mitgliederunternehmen branchenübergreifend anzugehen und bei Bedarf alternative Lösungen aufzuzeigen. Seit dem 1. Januar 2023 gelten in der Schweiz übrigens die gleichen Drohnen-Vorschriften wie in der EU. Diese schreiben eine Registrierungs-, Ausbildungs- und auch Mindestversicherungspflicht für fast alle Drohnenpiloten vor.



Daniel Gaus

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

La C-FRI d'AEROSUISSE se compose d'une équipe qui a fait ses preuves : Christoph Regli (directeur de la filière aviation ZHAW/Helvetic/drones), Beat Hedinger (Sphair/aviation militaire/hélicoptères) et Peter Wild (chargé de cours sur l'aviation EPFZ/Swiss/GA). La commission a révisé avec succès le plan d'étude cadre « Pilote de ligne » qui mène au titre de formation tertiaire de « Pilote diplômé·e ES ». Le Secrétariat d'Etat à la formation, à la recherche et à l'innovation l'a approuvé à l'automne 2022.

Le prochain Aviation Youth Congress, en collaboration avec ProAero et avec un maximum de 500 participants, est prévu le 25 novembre 2023 au Musée des Transports de Lucerne. Par ailleurs, des efforts sont déployés pour mieux intégrer les diplômés des hautes écoles dans l'aviation et leur offrir des opportunités professionnelles.

Enfin, la C-FRI a représenté AEROSUISSE dans les conférences ES, informé les centres d'information professionnelle sur les professions aéronautiques et répondu à des demandes directes de particuliers. Depuis 2020, la C-FRI participe également aux travaux de l'Union patronale suisse dans le domaine de l'éducation et de la formation professionnelle initiale et continue afin de renforcer la formation de « Pilote ES ».

Commission Gestion du risque et assurances C-GRA

2022 a été marquée par de nombreuses difficultés pour l'économie et la société. Selon le plus grand réassureur du monde, Munich Re, les catastrophes naturelles ont causé à elles seules des dommages à hauteur de 390 milliards de dollars US. Seul un tiers d'entre eux étaient considérés comme assurés. Dans le secteur de l'aviation, ce sont principalement les sociétés de leasing qui ont déploré la perte de près de 400 aéronefs confisqués en Russie. Le montant des dommages, estimé à 7 milliards de dollars, semble à première vue raisonnable, mais représente une énorme disproportion pour le secteur de l'assurance aviation, dont le revenu annuel mondial s'élève à environ 6 milliards de dollars.

En 2022, la C-GRA d'AEROSUISSE a aussi pu aborder de manière intersectorielle les questions actuarielles de ses entreprises membres et de proposer, le cas échéant, des solutions de recharge. Depuis le 1er janvier 2023, la Suisse est soumise aux mêmes règles que l'UE en matière de drones. Celles-ci prescrivent une obligation d'enregistrement, de formation et d'assurance minimale pour presque tous les pilotes de drones.

Luftwaffe | Forces aériennes

Neue Systeme für die Schweizer Armee

Der Ausbau der Verteidigungsfähigkeit und die Wiedererlangung einer robusten und durchhaltefähigen Armee bilden die Schwerpunkte für die kommenden Jahre. Mit der Unterzeichnung der Beschaffungsverträge für 36 Kampfflugzeuge des Typs F-35A und fünf Feuereinheiten des bodengestützten Luftverteidigungssystems grösserer Reichweite Patriot ist bereits ein entscheidender Meilenstein für die Zukunft der Armee erreicht. Mit den beiden Systemen verfügt die Schweiz künftig wieder über die Voraussetzung zur integrierten Luftverteidigung sowie zum Wiederaufbau der Erdkampffähigkeit zur Unterstützung der Bodentruppen und der Aufklärung ab Kampfflugzeugen. Des Weiteren freut sich die Luftwaffe über die Auslieferung der ersten Aufklärungsdrohnen ADS 15.

Verteidigungsfähigkeit stärken und üben

Die Luftwaffe verfügt heute neben den Lufttransport-Standorten nur mehr über die drei Jet-Flugplätze Payerne, Emmen und Meiringen. Dadurch ist sie entsprechend anfällig und verwundbar, da sie alle Mittel an wenigen Orten konzentriert hat. Um dieses Risiko zu minimieren, setzt die Luftwaffe zukünftig unter anderem auf die Dezentralisierung als passive Luftverteidigungsmassnahme.

Die Dezentralisierung beschreibt die Fähigkeit, die Menschen und das Material innert kürzester Zeit im ganzen Land zu verteilen. Die Mittel der Luftwaffe sollen nach Möglichkeit auch von dezentralen, oder unter Umständen selbst von improvisierten, Standorten aus operieren können. Nebst gewissen Autobahnabschnitten, die im Kalten Krieg für solche Einsätze ausgelegt wurden, eignen sich auch ehemalige, mittlerweile zivil genutzte Militärflugplätze für einen dezentralen Einsatz von militärischen Luftfahrzeugen.

De nouveaux systèmes pour l'armée suisse

Le développement de la capacité défensive et le rétablissement d'une armée robuste et pérenne constituent les priorités pour les années à venir. Une étape décisive a été franchie pour l'avenir de l'armée lors de la signature des contrats d'acquisition de 36 avions de combat F-35A, et de cinq unités de feu du système de défense solaire de longue portée Patriot. Grâce à ces deux systèmes, la Suisse disposera à nouveau des conditions nécessaires à une défense aérienne intégrée, ainsi qu'à la reconstitution d'une capacité d'attaque au sol, en soutien des troupes terrestres, et de reconnaissance avec des avions de combat. Les forces aériennes se réjouissent par ailleurs de la livraison des premiers drones de reconnaissance ADS 15.

Renforcer et exercer notre capacité défensive

Outre les sites dédiés à la mobilité aérienne, les Forces aériennes ne disposent aujourd'hui plus que des trois aérodromes pour jets de Payerne, Emmen et Meiringen. Elles sont d'autant plus fragiles et vulnérables puisque tous leurs moyens sont concentrés en peu d'endroits. Pour minimiser le risque que cela représente, les Forces aériennes miseront à l'avenir, entre autres, sur la décentralisation en guise de mesure de défense aérienne passive.

La décentralisation décrit la capacité à répartir les personnes et le matériel dans tout le pays en un minimum de temps. Dans la mesure du possible, les moyens des Forces aériennes doivent également pouvoir être déployés à partir de sites décentralisés, voire improvisés dans certaines circonstances. En dehors de certains tronçons d'autoroute conçus pendant la guerre froide pour de tels engagements, d'anciens aérodromes militaires, utilisés entre-temps à des fins civiles, se prêtent également à une utilisation décentralisée d'aéronefs militaires.



Div. Peter Merz



Die Schweizer Luftwaffe hat das neue Drohnen-System ADS 15 in Betrieb genommen. | Les Forces aériennes suisses ont mis en service le nouveau système de drones ADS 15.

54. Generalversammlung

54^e Assemblée générale



Die GV 2022 der AEROSUISSE fand am Flughafen Zürich statt. Die Mitglieder wurden von CEO Stephan Widrig und dem Zürcher Regierungsrat Ernst Stocker begrüßt. |



L'AG 2022 d'AEROSUISSE a eu lieu à l'aéroport de Zurich. Les membres ont été accueillis par le CEO Stephan Widrig et le conseiller d'Etat zurichois Ernst Stocker.



Thomas Frick (links) übergab sein Vorsitzmandat an Oliver Buchhofer (Mitte), ebenfalls neu in den Vorstand gewählt wurde Renato Belloli (rechts).

Thomas Frick (à gauche) a transmis son mandat de membre du comité de direction à Oliver Buchhofer (au centre). Renato Belloli (à droite) a également été élu au sein du comité de direction.



Ehrenmitglied Dieter Neupert, Gerry Zurmühle von der IG Aircargo Switzerland und Helene Niedhart von Cat Aviation. | Dieter Neupert, membre d'honneur, Gerry Zurmühle d'IG Aircargo Switzerland et Helene Niedhart de Cat Aviation.



Nach der Generalversammlung konnten die Mitglieder auf einem Rundgang durch den «Circle» eine andere Seite des Flughafens Zürich erleben. | Après l'assemblée générale, les membres ont pu découvrir un autre aspect de l'aéroport de Zurich lors d'une visite du «Circle».



AEROSUISSE-Mitglieder liessen sich im neuen «Stadtteil» des Zürcher Flughafens über den «Circle» informieren. | Les membres d'AEROSUISSE se sont informés sur le «Circle» dans le nouveau «quartier» de l'aéroport de Zurich.



Am Apéro im «Restaurant Sablier»: Balz Albertin vom Schweizerischen Verband flugtechnischer Betriebe und das neue Vorstandsmitglied Gian Carlo Alessi (rechts). | Apéritif au «Restaurant Sablier»: Balz Albertin, de l'Association suisse des entreprises aérotechniques, et le nouveau membre du comité, Gian Carlo Alessi (à droite).



Ehrenpräsident Paul Kurrus im Gespräch mit BAZL-Vizedirektor Martin Bernegger (links) und Ron Abegglen von Swiss. | Paul Kurrus, président d'honneur, en discussion avec le vice-directeur de l'OFAC, Martin Bernegger (à gauche), et Ron Abegglen de Swiss.



Präsident Thomas Hurter freut sich über die gute Stimmung beim Apéro. | Le président Thomas Hurter se réjouit de l'ambiance agréable de l'apéritif.

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



Oliver Buchhofer
COO 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



**Gian Carlo
Alessi**
Managing
Director
Lamprecht
Pharma
Logistics AG



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



**Renato
Belloli**
CEO Heli
Rezia SA



**Christian
Boppart**
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-
writers Ltd.



**Dr. Peter
Guggenbach**
Chief Growth
Officer
SWISSat12



**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



**Jean-Marc
Thévenaz**
CEO EasyJet
Switzerland SA

Gäste im Vorstand | Invités au comité de direction



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



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



**Christoph
Regli**
Kommission
K-BFI



**Hansjörg
Bürgi**
Kommunikation

Ehrenpräsidenten | Présidents d'honneur



**Paul
Kurrus**



**Dr. Pierre
Moreillon**

Organigramm | Organigramme

Generalversammlung Assemblée générale

Kommissionen Commissions

Dr. Dieter Neupert

Rechtskonsulent
Consultant juridique

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

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

Daniel Gaus

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

Vorstand Comité de direction

Thomas Hurter*

Präsident | Président

Matthias Suhr*

Vizepräsident | Vice-président
Flughäfen | aéroports

Balz Albertin* | Norbert Ehrich | Chris Rambousek

Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe |
avionneurs et entreprises d'entretien

Dr. Peter Guggenbach

Raumfahrt | aérospatiale

Alex Bristol*

Flugsicherung | navigation aérienne

Oliver Buchhofer* | Reanto Belloli | Jean-Marc Thévenaz

Kommerzielle Luftfahrt | aviation commerciale

Gian Carlo Alessi

Luftfracht | fret aérien

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

Geschäftsführer Directeur

Philip Kristensen*

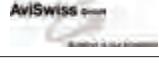
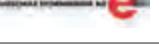
Kommunikation Communication

Hansjörg Bürgi

*Diese Vorstandsmitglieder gehören auch dem Ausschuss an.

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

Mitglieder | Les membres

| | | |
|---|---|--|
| 2ASSISTU care. train. prevent. | 2assistU GmbH, Brugg AG |  Board of Airline Representatives in Switzerland B.A.R., Zürich-Flughafen |
|  ACR | ACR Switzerland, Zug |  BTEE SA Environnement - Sécurité - Aéroportuaire/AIRTRACE, Genève |
|  Aéroport de Neuchâtel SA | Aéroport de Neuchâtel SA, Colombier |  cargologic Cargologic AG, Zürich-Flughafen |
|  sion airport | Aéroport de Sion, Sion |  Capgemini engineering Capgemini Schweiz AG, Lausanne |
|  Les Eplatures | Aéroport Régional Les Eplatures SA, La Chaux-de-Fonds |  CAT AVIATION Cat Aviation AG, Zürich-Flughafen |
|  Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA, Lausanne | Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA, Lausanne |  Cessna Zurich Citation Service Center GmbH, Zürich-Flughafen |
|  AeroVisto GROUP | AeroVisto Group, Staad |  CGS Corporate Group Service AG, Zürich-Flughafen |
|  Air-Espace Flight Academy | Air-Espace Flight Academy, Colombier |  Clemessy Switzerland AG, Basel |
|  AAS | Airline Assistance Switzerland AG, Zürich-Flughafen |  Clin d'Ailes – Musée de l'Aviation Militaire de Payerne, Payerne |
|  AIRNAV CONSULTING | AIRNAV CONSULTING GmbH, Zürich |  Custodio AG, Zürich-Flughafen |
|  AIRPORT-BUOCHS AG | Airport Buochs AG, Buochs |  ddpConcepts GmbH, Ennetbürgen |
|  airservicebasel | Air Service Basel GmbH, Basel-Flughafen |  dnata dnata Switzerland AG, Zürich-Flughafen |
|  ALBINATI | Albinati Aeronautics SA, Genève-Aéroport |  DUFRY Dufry International AG, Basel |
|  ALLJETS | AllJets AG, Kloten |  easyJet easyJet Switzerland SA, Genève-Aéroport |
|  alpaviation | alpaviation ag, Bern |  Ecole de Parachutisme de Château-d'Oex Sàrl, Château-d'Oex |
|  AMAC AEROSPACE | AMAC Aerospace Switzerland AG, Basel |  Engadin Airport AG, Samedan |
|  AGAA | Association Genevoise d'Aviation d'Affaires AGAA, Genève-Aéroport |  eraneos Eraneos Switzerland AG, Zürich |
|  AVENERGY SUISSE | Avenergy Suisse, Zürich |  ERMINI Attorney-at-law Rechtsanwalt Ermini AG, Zürich |
|  avex | Avex Aviation Experts AG, Wallisellen |  EuroAirport BASEL MULHOUSE FREIBURG EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg |
|  Aviation by Brandt | Aviation by Brandt GmbH, Sarnen |  FLUBAG Flugbetriebs AG, Neudorf |
|  aviation suisse | Aviationsuisse, Zürich |  BERN AIRPORT Flughafen Bern AG, Belp |
|  SkyNews.ch | Aviation Media AG, Teufen ZH |  Flughafen Zürich Flughafen Zürich AG, Zürich-Flughafen |
|  AviSwiss | AviSwiss GmbH, Zollikon |  Flugschule Basel AG, Basel-Flughafen |
|  beyond gravity | Beyond Gravity, Zürich |  Flugschule Eichenberger AG, Buttwil |

Mitglieder | Les membres

| | |
|--|------------------------------|
| FRANKE Franke Industries | Franke Industrie AG, Aarburg |
|  g-unlimited GmbH, Neftenbach | |
|  Gate Group Holding, Zürich-Flughafen | |
|  General Aviation Genossenschaft Basel, Basel-Flughafen | |
|  Genève Aéroport | |
|  Global Aerospace Underwriting Managers Ltd. Zurich Branch, Zürich | |
|  Great Circle Services AG, Hildisrieden | |
|  growWing of Switzerland GmbH, Hünenberg | |
|  helvetic airways Helvetic Airways AG, Wilen SZ | |
|  Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Kloten | |
|  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 | |
|  JETAVIATION Jet Aviation AG, Basel | |
|  KESSLER & CO AG, Zürich | |
|  kopter Kopter Group AG, Mollis | |
|  legendair Legendair Ltd., Beinwil am See | |
|  LIGHTWING Training | Lightwing Aircraft AG, Stans |
|  Lufthansa Aviation Training Switzerland AG, Opfikon | |
|  Lugano Airport L'Aeroporto della Svizzera Italiana | 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'AéCS, Luzern | |
|  Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans | |
|  Premium Jet AG, Zürich-Flughafen | |
|  Protectas Aviation Security AG, Zürich-Flughafen | |
|  Proventavia LLC, Schindellegi | |
|  qualibroker Qualibroker AG, Zürich | |
|  Rabbit-Air AG, Bachenbülach | |
|  Rega Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen | |
|  GRENCHEN Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG, Grenchen | |
|  RENZ & PARTNERS ATTORNEYS AT LAW | Renz & Partners, Bern |
|  RUAG AG, Emmen | |
|  SASPA+ SASPA Swiss Aviation Services Providers Association, Zürich | |
|  SCHELLENBERG WITTMER Schellenberg Wittmer SA, Genève | |
|  | Schweizer Luftwaffe, Bern |
|  Schweiz. Gletscherpiloten-Vereinigung SGPV – Association suisse des pilotes de glaciers ASPG, Luzern | |
|  SHV FSVL Schweiz. Hängegleiter-Verband – Fédération Suisse de Vol Libre, Zürich | |
|  SHeV Schweiz. Helikopterverband SHeV, Luzern | |
|  SAMA Suisse Aérotechnique ASMA Schweiz. Verband flugtechnischer Betriebe – Association suisse des entreprises aérotechniques, Basel | |
|  Schweiz. Verband Ziviler Drohnen – Federation Suisse des Drones Civils, Bern | |
|  SVW Schweiz. Vereinigung für Flugwissenschaften – Association suisse des sciences aérotechniques, Zürich | |
|  shAir AG, Zürich | |

Mitglieder | Les membres

skyguide

Skyguide, Schweizerische AG für zivile und militärische Flugsicherung, Genf



Sky Jet AG, Zürich-Flughafen

Slot Coordination Switzerland

Slot Coordination Switzerland, Zürich-Flughafen



Speedwings Business SA, Payerne



SSIG Swiss Space Industries Group, Zürich



SWISSto 12, Lausanne



swiss aeropole SA, Payerne



Swiss Aerospace Cluster, St.Gallen

SWISSMEM

SWISS ASD The Aeronautics,
Security and Defence Division of Swissmem, Zürich



Swiss Business Aviation Association SBAA,
Zürich-Flughafen

Swiss Flight Services

Swiss Flight Services SA, Cortaillod



Swiss International Air Lines AG, Basel



Swiss Helicopter Association, Bern



Swissport International AG, Zürich-Flughafen



Swiss PSA, Swiss Pilot School Association

BROKER

Swiss Quality Broker Partner AG, Sargans

TEKO

TEKO Schweizerische Fachschule, Luzern



Thommen Aircraft Equipment AG, Muttenz



Mircea Tudor Scan Tech SA, Saint-Imier



Vebego AG, Zürich



Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe,
Dübendorf



Verkehrshaus der Schweiz, Luzern



Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg



Zürich Versicherungsgesellschaft, Zürich

Einzelmitglieder | Membres physiques

Paul Kurrus, Ehrenpräsident, Arlesheim

Dr. Pierre Moreillon, Ehrenpräsident, Lausanne

Kurt Howald, Ehrenmitglied, Muri b. Bern

Dr. Dieter Neupert, Ehrenmitglied, Zollikon

Christian P. Tschudi, Ehrenmitglied, Rüschlikon

Fördermitglied | Membre de soutien

Berufsbildungsforum Zürcher Unterland-Flughafen, Kloten

Bruno Dobler, Andermatt

Stimmen | Échos



«Dank der AEROSUISSE verfügt die Schweizer Luft- und Raumfahrt über einen Verband, der sich mit grossem Engagement dafür einsetzt, dass die Politik im Bundeshaus versteht, welche Bedeutung ein funktionierender Luftverkehr für die Schweiz hat und welche Voraussetzungen dafür notwendig sind.»

Bundesrat Albert Rösti

«Grâce à AEROSUISSE, l'aéronautique et l'aérospatiale suisses disposent d'une fédération qui s'engage pleinement pour que les forces politiques du Palais fédéral comprennent l'importance d'un transport aérien fonctionnel pour la Suisse et les conditions nécessaires à son bon fonctionnement.»

Albert Rösti, conseiller fédéral

«Die Schweizer Luft- und Raumfahrt ist eine volkswirtschaftlich bedeutungsvolle Branche – vor allem für den Export und natürlich den Tourismus. Die Luftfahrt ist unser Tor zur Welt und damit auch zur Verbindung der Menschen miteinander. Was mich im Moment besonders freut: Die Innovationskraft, die uns alle derzeit inspiriert – schon bald werden wir dank Forschung und neuen Technologien in ein neues Zeitalter aufbrechen können und ohne Emissionen, die fürs Klima schädlich sind, unterwegs sein können. Darauf freue ich mich heute schon.»

Nationalrätin Daniela Schneeberger

«L'aéronautique et l'aérospatiale suisses sont des secteurs importants pour l'économie nationale, notamment pour les exportations et, bien sûr, pour le tourisme. Le transport aérien est notre porte d'entrée sur le monde et donc sur les liens qui unissent les hommes entre eux. Ce qui me frappe tout particulièrement, ces temps-ci, est la force d'innovation qui nous inspire tous. Bientôt, grâce à la recherche et aux nouvelles technologies, nous pourrons entrer dans une nouvelle ère et nous déplacer sans émissions nocives pour le climat. Je m'en réjouis déjà.»

Daniela Schneeberger, conseillère nationale



«Wir begrüssen den Einsatz, welcher der internationale Flughafen Genf bei der Wiederaufnahme des Betriebs der Plattform geleistet hat, sowie sein starkes Engagement für das Klimaziel Net Zero 2050. Wir werden uns weiterhin aktiv mit dem Flughafen und den Bundesbehörden darum bemühen, den Betrieb der Flughafenplattform bestmöglich mit dem Schutz des Wohlergehens der Anwohner und der Umwelt in Einklang zu bringen.»

Serge Dal Busco, Staatsrat des Kantons Genf

«Nous saluons le travail par l'Aéroport International de Genève dans la reprise des opérations de la plateforme, ainsi que son engagement fort en faveur de l'objectif climatique Net Zero 2050. Nous allons continuer à nous employer activement avec l'aéroport et les autorités fédérales à concilier au mieux l'exploitation de la plateforme aéroportuaire avec la protection du bien-être des riverains et de l'environnement.»

Serge Dal Busco, Conseiller d'État de la République et du canton de Genève



A E R O S U I S S E

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

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

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