

Editorial

Mehr Innovation in der Luftfahrt

Innovation ist der Schlüssel für jeden wirtschaftlichen Erfolg. Dieser Satz gilt für die Wirtschaft im Allgemeinen ebenso wie für die Luftfahrt im Speziellen. Erfolgreiche Industrien wie beispielsweise die Pharmabranche oder der Flugzeughersteller Airbus zeichnen sich allesamt durch eine hohe Innovationsrate aus. Wie viele und welche Innovationen braucht daher der Luftfahrtstandort Schweiz für eine erfolgreiche und zukunftsorientierte Entwicklung? Mit welchen Mitteln kann die Innovation gefördert werden? Diesem Thema widmet sich das 5. Forum der Luftfahrt am 29. September im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern.

Eine der grössten Herausforderungen für die Luftfahrt wird mittel- und langfristig die Senkung des Energieverbrauches und die Verminderung der Umweltbelastung durch Abgase und Lärm darstellen. Die Befriedigung unserer Mobilitätsansprüche muss nämlich nicht zwangsläufig mit mehr Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch verbunden sein. Einen bemerkenswerten Beitrag leistet hier beispielsweise Bertrand Piccard mit seinem höchst innovativen und anspruchsvollen Projekt Solar Impulse: Mit einem solargetriebenen Flugzeug von 80 Meter Spannweite soll erstmals ein Flug rund um die Welt realisiert werden.

Der Blick auf die schweizerische Zivilluftfahrt beweist, dass es hierzulande sehr wohl eine stattliche Anzahl von Firmen gibt, die mit ihren Produkten und Dienstleistungen erfolgreich Neuland beschreiten. Die Entwicklung des PC-21 von Pilatus oder Teile des Airbus-A380-Flügels durch die RUAG sind nur zwei aus einer Vielzahl von Beispielen. Weil wir in der Schweiz im Wesentlichen nur vom Verkauf unseres Know-hows leben können, ist Innovation in besonderem Masse nötig; aber nicht nur beim Flugzeugbau, sondern auch auf dem Gebiet des Lufttransportes. Mit welchen innovativen Konzepten kann beispielsweise die Verbindung der Schweiz mit den wichtigsten Zentren der Welt langfristig sichergestellt werden?

Die Politik muss sich deshalb der Frage stellen, was sie zur Steigerung der Innovationsrate beitragen kann. Zuoberst auf der Prioritätenliste stehen Forschung und Entwicklung. Anwendungsorientierte Forschung und Entwicklung ist die Quelle des Fortschritts schlechthin. Deshalb ist die Schaffung eines schweizerischen Kompetenzzentrums Luftfahrt für Forschung und Lehre vordringlich. Diese von der Aerosuisse lancierte Idee sieht ein Zentrum vor, welches neben der Ausbildung von Fachleuten und Führungskräften für die Luftfahrtbranche, permanent wichtige Fragen der Luftfahrt aufarbeitet. Ferner müssen innovationshemmende Gesetze besser heute als morgen beseitigt werden. Die Beseitigung des Verbotes von umweltschonenden Ecolightflugzeugen ist nur das jüngste Beispiel der erfolgreichen Beseitigung von fortschrittshemmenden Gesetzen.

Innovation birgt immer ein gewisses Risiko. Daher sollten innovative Unternehmer für gute Projekte Zugang zu zinsgünstigem Risikokapital haben. Schliesslich müssen herausragende und innovative Leistungen öffentlich ausgezeichnet werden. Auch aus diesem Grunde verleiht die Aerosuisse am Forum der Luftfahrt erstmals den Aerosuisse Aviation Award. Innovation ist ein überlebenswichtiges Querschnittsthema und muss daher zum permanenten Leitstern für den Luftfahrtstandort Schweiz werden.

Paul Kurrus, Präsident AEROSUISSE



Plus d'innovation dans l'aviation

L'innovation est la clé de tout succès économique. Cette maxime s'applique à l'économie en général et à l'aviation en particulier. Les industries prospères telles que le secteur pharmaceutique ou le constructeur d'avion Airbus se distinguent toutes par un taux d'innovation élevé. De quelles innovations et de combien d'innovations la place aérienne suisse a-t-elle besoin pour un développement fructueux et axé sur l'avenir? Quels sont les moyens qui permettent d'encourager l'innovation? Tel est le thème que traite le 5e forum de l'aviation le 29 septembre au Musée des transports à Lucerne.

A moyen et long terme, un des plus grands défis que l'aviation doit relever est la réduction de la consommation d'énergie et la diminution des nuisances environnementales dues au bruit et aux gaz d'échappement. La satisfaction de nos besoins de mobilité ne doit en effet pas nécessairement être accompagnée d'un accroissement de la charge écologique et de la consommation des ressources. Bertrand Piccard par exemple fournit une contribution remarquable avec son projet Solar Impulse hautement innovateur et exigeant: le premier tour du monde avec un avion solaire de 80 mètres d'envergure.

Si l'on jette un regard sur l'aviation civile suisse, on se rend compte qu'il y a de fort nombreuses entreprises suisses qui abordent avec succès des terres inconnues avec leurs produits et leurs services. Le développement du PC-21 par Pilatus ou d'éléments de la voilure de l'Airbus A380 par la RUAG ne sont que deux exemples parmi tant d'autres. Dès lors qu'en Suisse nous ne pouvons vivre pour l'essentiel que de la vente de notre savoir-faire, l'innovation est déterminante, non seulement dans la construction d'avions, mais aussi dans le domaine des transports aériens. Quels sont par exemple les concepts innovateurs qui permettront d'assurer à long terme les liaisons entre la Suisse et les principaux centres mondiaux?

Le monde politique se doit donc de poser la question ce qu'il peut contribuer pour encourager le taux d'innovation. La recherche et le développement se trouvent en tête de la liste des priorités. La recherche et le développement axés sur l'utilisation pratique sont la source même du progrès. C'est pourquoi il est urgent de créer un centre de compétences suisse d'aviation pour l'enseignement et la recherche. Cette idée lancée par Aerosuisse prévoit un centre qui forme des spécialistes et des cadres pour le secteur de l'aviation, mais traite aussi en permanence les questions importantes de ce domaine. Par ailleurs, il faut éliminer les lois qui freinent l'innovation, aujourd'hui encore plutôt que demain. L'abolition de l'interdiction des avions Ecolight respectueux de l'environnement n'est que l'exemple le plus récent de l'élimination réussie de lois entravant l'innovation.

L'innovation n'est évidemment jamais exempte de risques. C'est la raison pour laquelle des entrepreneurs innovants doivent avoir accès à des capitaux-risque à intérêts modérés. Finalement, il faut aussi récompenser publiquement des innovations remarquables, raison pour laquelle Aerosuisse attribue le premier Aerosuisse Aviation Award à l'occasion du Forum de l'aviation. L'innovation est un thème existentiel qui doit donc devenir le phare permanent de la place aérienne suisse.

Paul Kurrus, Président d'AEROSUISSE



Den Schweizer Unterhaltsbetrieben bieten die EASA-Normen den Vorteil, dass sie in ganz Europa gültig sind. – Les entreprises suisses de maintenance accordent la priorité aux normes de l'EASA, car elles présentent l'avantage d'être reconnues dans toute l'Europe.

European Aviation Safety Agency, EASA

Der Beitritt ist ein Muss

In der Herbst- und Wintersession 2005 entscheidet das Parlament über einen Beitritt der Schweiz zur neuen europäischen Agentur für Flugsicherheit, der EASA. Der Bundesrat hat sich bereits positiv dazu geäußert.

Die EU hat 2002 entschieden, als eigene Flugsicherheitsbehörde die European Aviation Safety Agency (EASA) zu schaffen, welche für alle EU-Staaten direkt verbindliche Normen und Verfahren festlegt und überwacht. Die zuvor von den Joint Aviation Authorities (JAA) erarbeiteten Regeln werden von der EASA übernommen und sind EU-weit verbindlich. Die Aerosuisse und die von ihr vertretene schweizerische Luftfahrtindustrie sind der Meinung, dass die Schweiz der EASA beitreten muss, um ihre Interessen im europäischen Umfeld wirksam wahrnehmen zu können. Dabei ist darauf zu achten, dass die durch die JAA/EASA erwirkte Harmonisierung der Rahmenbedingungen für die europäische Zivilluftfahrt nicht gefährdet wird, indem die Schweiz nationale Vorschriften erlässt, welche über die EASA-Normen hinausgehen.

Der Aerosuisse ist wohl bewusst, dass die EASA-Normen die Industrie hauptsächlich im administrativen Bereich, aber auch finanziell zusätzlich belasten können. Doch es führt kein Weg daran vorbei. Generell ist darauf zu achten, dass die schweizerischen Gegebenheiten bei der Ausgestaltung der anwendbaren Vorschriften angemessen berücksichtigt werden. Dies ist insbesondere für die Helikopterfliegerei wichtig, welche in der Schweiz einen besonders hohen Stellenwert hat. Ferner muss sichergestellt sein, dass für den Luftfahrtstandort Schweiz keine Doppelbelastung durch Gebühren des BAZL und der EASA entsteht. Der grosse Vorteil der EASA-Normen ist, dass diese in ganz Europa gültig sind. Ein Abseitsstehen der Schweiz würde für den gesamten Luftfahrtstandort Schweiz gravierende negative Konsequenzen haben.

L'adhésion est un «must»

Au cours de la session d'automne et d'hiver 2005, les Chambres fédérales s'expriment sur l'entrée de la Suisse dans la nouvelle Agence européenne de la sécurité aérienne, l'EASA. Le Conseil fédéral a déjà donné un préavis favorable.

En 2002, l'Union européenne a décidé de créer sa propre autorité de sécurité aérienne, l'Agence européenne de la sécurité aérienne EASA, qui élabore et surveille des normes et procédures directement obligatoires pour tous les pays membres. L'EASA reprend les normes préalablement établies par les Joint Aviation Authorities (JAA) et ces normes sont applicables dans l'ensemble de l'UE.

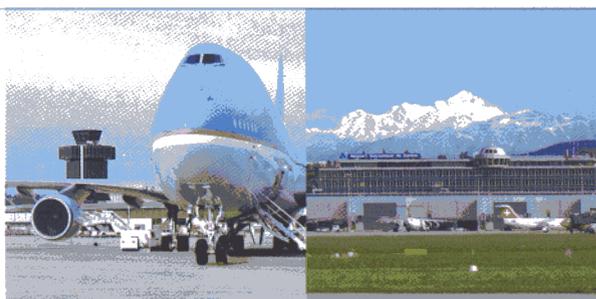
Aerosuisse et l'industrie aérienne suisse qu'elle représente sont d'avis que la Suisse doit adhérer à l'EASA afin de pouvoir défendre efficacement ses intérêts dans le contexte européen. Il faut préciser que l'harmonisation des conditions cadre de l'aviation civile européenne réalisée par les JAA/EASA n'est pas mise en danger dès lors que la Suisse édicte des prescriptions nationales qui vont au-delà des normes EASA.

Aerosuisse sait pertinemment que les normes EASA peuvent entraîner des charges supplémentaires pour l'industrie, principalement dans le domaine administratif, mais aussi financier. Mais ces charges sont inévitables. En règle générale, il faut veiller à ce que l'on prenne dûment en compte les données suisses lors de l'élaboration des dispositions applicables. Ceci est particulièrement important pour les vols d'hélicoptères qui ont un poids très particulier en Suisse. Par ailleurs il faut assurer que la place aérienne suisse ne subisse pas une double charge du fait des redevances de l'OFAC et de l'EASA. Le grand avantage des normes EASA est qu'elles s'appliquent dans toute l'Europe. Si la Suisse décidait de rester à l'écart, cela entraînerait des conséquences négatives graves pour l'ensemble de la place aérienne suisse.

Impressum AEROSUISSE Letter, erscheint drei Mal pro Jahr

Herausgeber: AEROSUISSE, Monbijoustrasse 14, 3001 Bern, T 031 390 98 90, www.aerosuisse.ch Redaktion: Aero Publications GmbH, Hansjörg Bürgi, Oberteufenerstrasse 58, 8428 Teufen, T 01 881 72 62, www.skynews.ch Layout: Team media GmbH, 8912 Obfelden Druck: Sensia Druck AG, 3186 Düringen

L'Aéroport de
tous les sommets



Aéroport International de Genève

gva.ch

Folgende Firmen aus der Schweizer Luftfahrtindustrie haben sich zu einem Beitritt zur AEROSUISSE entschlossen – Les sociétés suivantes appartenant à l'industrie aérienne suisse ont décidé de se joindre à AEROSUISSE:

SkyNews.ch

Das neue Schweizer Luftfahrtmagazin

Aviation Media AG

Der Verlag aus dem zürcherischen Teufen gibt das neue Schweizer Luftfahrtmagazin SkyNews.ch heraus. – Cette maison d'édition sise à Teufen ZH édite le nouveau magazine aérien suisse SkyNews.ch. www.skynews.ch



CGS Corporate Groupe Service AG

Die CGS ist seit Beginn eine Familienunternehmung und besteht heute aus fünf Firmen. Seit 1971 operiert sie erfolgreich in verschiedenen Dienstleistungsnischen rund um internationale Flughäfen in der Schweiz. – Depuis le début, la CGS est une entreprise familiale et comprend aujourd'hui cinq sociétés. Depuis 1971, le groupe opère avec succès dans différents créneaux en offrant des services dans les aéroports internationaux de Suisse. www.cgs-ltd.com



ExecuJet Charter AG

Auf dem Flughafen Zürich ansässig, bietet die ExecuJet Charter AG Privatjets für 6 bis 14 Fluggäste an. Sie gehört der ExecuJet Aviation Group an, die Basen in Zürich, Kopenhagen, London, Sydney, Johannesburg, Dubai, Riyadh, Kiev und Monterrey (Mexiko) betreibt. – Implantée sur l'aéroport de Zurich, ExecuJet Charter AG propose des jets privés pour 6 à 14 passagers. La société fait partie de l'ExecuJet Aviation Group qui exploite des bases à Zurich, Copenhague, Londres, Sydney, Johannesburg, Dubaï, Riad, Kiev et Monterrey (Mexique). www.execujet.ch

ExecuJet Operation Center AG

Die in Zürich-Flughafen domizilierte ExecuJet Operation Center AG bezweckt die Operation und die Bewirtschaftung von Luftfahrzeugen und erbringt sämtliche Leistungen, die damit im Zusammenhang stehen. – Egalement implantée sur l'aéroport de Zurich, ExecuJet Operation Center AG exploite et gère des avions et propose toute la gamme de services que cela comporte. www.execujet.ch

ExecuJet Switzerland AG

Die ebenfalls auf dem Zürcher Flughafen ansässige ExecuJet Switzerland AG ist in der Verwaltung und dem umfassenden Management von Flugzeugen aktiv. – Egalement implantée sur l'aéroport de Zurich, ExecuJet Switzerland AG développe ses activités dans l'administration et le management général d'avions. www.execujet.ch



Farner Airwings AG, Solothurn

Die Farner Airwings AG aus Solothurn ist im Flugtransport von Personen und Gütern sowie im Betrieb von Flugzeugen tätig. – Farner Airwings AG de Soleure propose le transport aérien de personnes et de marchandises ainsi que l'exploitation d'avions.

Farner Aviation Holding AG

Die Farner Aviation Holding AG in Solothurn wirkt im Erwerb, der Verwaltung und Finanzierung von Beteiligungen an industriellen Unternehmungen, Handelsgeschäften und Dienstleistungsbetrieben der Flugzeugbranche. – Farner Aviation Holding AG à Soleure développe des activités dans l'acquisition, l'administration et le financement de participations dans des entreprises industrielles, dans des affaires commerciales et des entreprises prestataires de services dans le secteur de l'aviation.



Fliegermuseum Altenrhein

Der Verein Fliegermuseum Altenrhein erhält die Zeugen aviatischer Geschichte flugtauglich. Das Museum zeigt die Entwicklung des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein, der Firma Dornier, der Flugzeugwerke Altenrhein und die Geschichte der Schweizerischen Luftwaffe. – L'association du musée aérien d'Altenrhein maintient en état de vol les témoins de l'histoire de l'aviation. Le musée montre le développement de l'aérodrome de Saint-Gall-Altenrhein, de la maison Dornier, des usines d'aviation d'Altenrhein ainsi que l'histoire des forces aériennes suisses. www.fliegermuseum.ch



Flybaboo SA

Die Genfer Flybaboo SA bedient seit 2003 mit zwei 50-plätzig Dash-8-300 ab Genf-Cointrin diverse Linien- und Charterdestinationen. – Depuis 2003, la société genevoise Flybaboo SA dessert diverses destinations de ligne et charter au départ de Genève-Cointrin avec deux Dash-8-300 de 50 places. www.flybaboo.com

HUNTSMAN

Huntsman Advanced Materials (Switzerland) GmbH

Die in 22 Ländern tätige Huntsman stellt auch für die Luftfahrt chemische Produkte her. Die Schweizer Niederlassung befindet sich in Basel. – Huntsman qui opère dans 22 pays fabrique également des produits chimiques pour l'aviation. La succursale suisse se trouve à Bâle. www.huntsman.com



Legendair SA

Mit einem Bombardier Challenger 300 und einer Citation CJ2 fliegt die in Reinach ansässige Legendair SA. – La compagnie implantée à Reinach vole avec un Bombardier Challenger 300 et un Citation CJ2. www.legendair.aero



The Nuance Group

Auf vier Kontinenten bietet die Nuance Group mit Sitz in Glattbrugg in ihren exklusiven Shops auf Flughäfen Produkte für die Reisenden an. – Dans ses points de vente exclusifs dans les aéroports, le groupe domicilié à Glattbrugg propose des produits aux passagers de quatre continents. www.thenuancegroup.com



Sky Jet AG

Mit ihrem auf dem Flughafen Zürich stationierten Hawker 800 für sieben bis neun Fluggäste führt Sky Jet Flüge nach Bedarf aus. – Avec son Hawker 800, pouvant accueillir sept à neuf passagers, stationné à l'aéroport de Zurich Sky Jet effectue des vols à la demande. www.skyjet.ch



Slot Coordination Switzerland

Der Bundesrat hat den in Zürich-Flughafen ansässigen Verein Slot Coordination Switzerland mit der Koordination der Slots auf den Schweizer Landesflughäfen beauftragt. – Le Conseil fédéral a confié la coordination des «slots» sur les aéroports suisses à l'association Slot Coordination Switzerland. www.slotcoordination.ch



Verlag Cockpit

Der in Winterthur domizilierte Verlag gibt die Luftfahrtzeitschrift Cockpit heraus. – La maison d'édition de Winterthur publie le magazine aérien Cockpit. www.cockpit.aero



VZ Aviation Insurance Services

Als Tochter der VZ Holding, dem führenden unabhängigen Finanzdienstleister der Schweiz, nimmt sich die VZ Aviation Insurance Services allen Fragen zu Luftfahrtversicherungen an. – Filiale de VZ Holding, le premier prestataire de services indépendant de Suisse, VZ Aviation Insurance Services s'occupe de tous les aspects des assurances d'aviation. www.vzaviation.ch

PILATUS

Pilatus Aircraft Ltd
P.O. Box 992, 6371 Stans, Switzerland
Phone +41 41 619 61 11, Fax +41 41 610 92 30
www.pilatus-aircraft.com

Der Stellenwert der Allgemeinen Luftfahrt

Liebe Leserinnen und Leser

Die Allgemeine Luftfahrt (General Aviation, kurz GA) ist nach Anzahl der Flugzeuge, der ausgestellten Ausweise, der generierten Flugbewegungen und auch der Anzahl an Regionalflugplätzen der weitaus grösste Bereich der zivilen Luftfahrt in der Schweiz. Und ein wichtiger dazu. Weltweit werden etwa 20'000 Verkehrsflugzeuge von rund 200'000 Piloten geflogen. Doch keiner von ihnen wurde als Verkehrspilot geboren. Fliegen lernen alle Piloten – Sie wissen es – auf kleinen Schulflugzeugen, vorwiegend auf den Regionalflugplätzen. So auch in der Schweiz. Rund 95 Prozent aller in der Schweiz registrierten Luftfahrzeuge sind der GA zugeordnet – und sie produzieren mehr als zwei Drittel der zivilen Flugbewegungen im schweizerischen Luftraum. Indes: In Politik, Wirtschaft und leider auch in gewissen Luftfahrtskreisen, ist man sich der Bedeutung und des Nutzens der GA noch viel zu wenig bewusst. Die GA wird häufig falsch interpretiert. Als Pendant zum öffentlichen Verkehr (Linie und Charter) ist sie gleichzusetzen mit dem Individualverkehr in der Luft. Dieser umfasst auch den Bedarfsverkehr, die bereits erwähnte Grundausbildung und sämtliche Luftsportarten. Der Aero-Club der Schweiz ist der nationale Dachverband für die Leichtaviatik und die Luftsportdisziplinen. Als Mitglied der Aero-

suisse vertritt er die Belange der Allgemeinen Luftfahrt. Und in dieser Eigenschaft setzen wir uns auch dafür ein, dass der Stellenwert der Allgemeinen Luftfahrt richtig erkannt und wahrgenommen wird: Als Zweig der Luftfahrt, welcher direkt und indirekt einen Ertrag von wirtschaftlicher Bedeutung generiert, inklusive der Abgaben an den Bund. Und als Bestandteil der schweizerischen Aviatik, dessen Bedeutung durch die intensive Nutzung des Luftraumes untermauert wird. Nicht zu vergessen sind die Tausenden von Sportlern, die in ihren Luftsportdisziplinen trainieren und unser Land auch international an Europa- oder Weltmeisterschaften oft erfolgreich vertreten.

Dem Aero-Club der Schweiz, als Vertreter der gesamten GA in der Aerosuisse, liegt die konstruktive Zusammenarbeit mit allen Branchen der Luftfahrt am Herzen. Mit vereinten Kräften sollen diejenigen Stellen von der Bedeutung der Allgemeinen Luftfahrt überzeugt werden, welche diese Tatsache bisher nicht erkennen konnten oder wollten. Dieses Anliegen ist wichtig und dringend, denn das Gesamtsystem Luftfahrt muss alle Beteiligten gebührend berücksichtigen: Wir alle sind Nutzer der dritten Dimension – der Luftraum gehört uns allen! Statt Regelungsdichte ist viel mehr politisches Augenmass gefragt, gepaart mit der gut schweizerischen Tradition auf Anhörung der Argumente aller Beteiligten und die Besinnung auf den hohen gesellschaftlichen Wert der Eigenverantwortung. Dies wird zur Erkenntnis führen: Dem grössten Bereich der zivilen Luftfahrt in der Schweiz, der General Aviation, gebührt auch der entsprechende Stellenwert!

Beat Neuenschwander, Präsident Aero-Club der Schweiz

L'aviation civile générale et sa place

Chère lectrice, cher lecteur,

Compte tenu du nombre des avions, des permis établis, des mouvements aériens, mais aussi du nombre des aérodromes régionaux, l'aviation civile générale (en anglais General Aviation ou GA) est en Suisse aussi de loin le secteur le plus important de l'aviation civile. Et il ne manque pas de poids. Dans le monde entier, environ 20'000 avions de transport sont pilotés par quelque 200'000 pilotes. Mais aucun d'entre eux n'est né pilote de ligne. Tous les pilotes apprennent à voler – et je ne vous révèle là rien de neuf – sur de petits avions-école, principalement sur les aérodromes régionaux. Tel est aussi le cas en Suisse. Quelque 95 pour cent des avions enregistrés en Suisse font partie de



la GA – et ils produisent plus des deux tiers des mouvements aériens civils dans l'espace aérien suisse. Cependant : la politique, l'économie et malheureusement aussi certains milieux de l'aviation ont une perception fort déficiente de l'importance de la GA et des avantages qu'elle génère. On interprète souvent mal la GA. Face aux transports aériens publics (ligne et charter), elle est en quelque sorte la version aérienne des transports individuels : ces derniers comprennent également les transports à la demande, la formation de base déjà citée et toutes les disciplines sportives aériennes. L'Aéro-Club

de Suisse est l'association faîtière nationale pour l'aviation légère et les disciplines sportives aériennes. En tant que membre d'Aerosuisse, il défend les intérêts de l'aviation civile générale. Et à ce titre, nous défendons aussi la position qui veut que la place qui revient à la GA soit pleinement perçue et reconnue : en tant que branche de l'aviation qui génère directement et indirectement des revenus d'importance économique, sans oublier les redevances versées à la Confédération. Et en tant qu'élément de l'aviation helvétique dont l'importance est prouvée par l'usage intensif qui est fait de l'espace aérien. Ne négligeons pas non plus les milliers de sportifs qui s'entraînent aux disciplines sportives aériennes et qui représentent souvent avec succès la Suisse sur le plan international également, lors de championnats d'Europe et du monde.

L'Aéro-Club de Suisse, représentant de l'ensemble de la GA au sein d'Aerosuisse, met fortement l'accent sur la coopération constructive avec tous les secteurs de l'aviation. Il appelle à unir les efforts pour faire reconnaître l'importance de la GA par les organes qui n'ont pas encore pu ou voulu le faire jusqu'ici. Cet objectif est important et urgent, car le « système aviation » doit tenir compte de chacun de ses membres selon son importance: nous sommes tous des usagers de la 3e dimension – l'espace aérien nous appartient à tous ! Au lieu d'accroître encore la réglementation, il s'agit de faire preuve de bon sens politique, associé à la tradition typiquement helvétique de l'écoute des arguments de l'autre et de la prise en compte de la haute valeur sociétale de la responsabilité propre. Ceci ne peut que déboucher sur la conclusion suivante: le secteur le plus important de l'aviation civile en Suisse, la GA, a droit à la place correspondante !

Beat Neuenschwander, Président Aéro-Club de Suisse



RUAG

Aerospace Defence Technology

wings of excellence

RUAG Aerospace

P.O. Box 301 · CH-6032 Emmen · marketing.aerospace@ruag.com · www.ruag.com

SECURITY IS OUR GOAL. QUALITY OUR STANDARD