

Editorial

Schweizer Luftfahrt im Steigflug

«Phantasie ist wichtiger als Wissen, denn Wissen ist begrenzt.» Vor über 100 Jahren haben die Gebrüder Wright dieser späteren Erkenntnis von Albert Einstein folgend gehandelt und die Menschheit im wahrsten Sinne des Wortes beflügelt. Um die Luftfahrt der Zukunft zu gestalten, braucht es wieder Phantasie, Wissen und Pioniere. Eine effizientere Technologie beim Antrieb, neue Werkstoffe für die Flugzeuge sowie die Anwendung neuer Erkenntnisse in der Aerodynamik sind nötig.

Diese Neuorientierung ist wichtig, denn die Luftfahrt ist zu einem bedeutenden wirtschaftlichen Faktor geworden. Davon zeugt eine Studie, welche AEROSUISSE zusammen mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und der Swiss International Airports Association (SIAA) bereits vor fünf Jahren erstellt haben. Die heute nun vorliegende aufgefundene Version zeigt eindrücklich, welche Entwicklung die Luftfahrt in den letzten Jahren gemacht hat.

Die Luftfahrt der Zukunft basiert mehr denn je auf grenzüberschreitender, internationaler Zusammenarbeit; das hat auch der Vulkanausbruch in Island und dessen Auswirkungen gezeigt. Piloten und Fluglotsen müssen sich untereinander verständigen können. Sicherheitsstandards für die Luftfahrt werden europa- und weltweit festgelegt. Der Flugverkehr muss länderübergreifend koordiniert werden. Ohne internationale Absprachen ist ein geordneter, effizienter, umweltschonender und sicherer Luftverkehr nicht denkbar. Ohne sie sind Fragen – etwa zur Besteuerung von Kerosin – nicht zu lösen.

Das Bedürfnis der Menschen nach Mobilität ist ungebrochenen. Gleichzeitig müssen die zunehmende Menge an Transportgütern bewältigt und der Wachstumstrend in geordnete Bahnen gelenkt werden.

In ihrer langen Geschichte hat die Luftfahrt manche Turbulenzen überstanden. Sie ist und bleibt verletzlich. Und auf kürzere Distanzen steht sie im Wettbewerb mit den Schnellverbindungen der Bahn. Heute steht die Luftfahrt erneut an einem Wendepunkt: In Zukunft muss die Luftfahrtindustrie nachhaltiger wachsen. Rücksichtnahme auf die Umwelt wird immer wichtiger. Das Fliegen muss noch sicherer und noch leiser werden und weniger Schadstoffe ausspielen. Diese Vision kann Wirklichkeit werden, wie etwa Solar Impulse mit seinem lautlosen und CO₂-freien Flugzeug beweist.

Bundesträger Doris Leuthard



L'aviation suisse en vol ascendant

«La fantaisie est plus importante que le savoir, car le savoir est limité. Il y a plus de 100 ans, les frères Wright se sont inspirés de cette constatation ultérieure d'Albert Einstein, donnant – dans le plein sens du mot – des ailes à l'humanité. Pour façonner l'aviation du futur, il faut de nouveau de la fantaisie, des connaissances et des pionniers. Une technologie plus efficace pour la propulsion, de nouveaux matériaux pour les avions ainsi que l'application de nouvelles découvertes dans le domaine de l'aéronautique sont nécessaires. Cette réorientation est importante, car l'aéronautique est devenue un facteur économique important. Une étude menée il y a cinq ans déjà par AÉROSUISSE avec l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et la Swiss International Airports Association (SIAA) en témoigne. La version actualisée existante aujourd'hui montre de façon impressionnante l'évolution suivie par l'aéronautique ces dernières années.

L'aviation du futur se base plus que jamais sur une collaboration transfrontalière, internationale; l'éruption volcanique en Islande et ses conséquences l'ont également montré. Les pilotes et les aiguilleurs du ciel doivent pouvoir s'entendre entre eux. Les normes de sécurité pour la navigation aérienne sont fixées aux niveaux européen et mondial. Le trafic aérien doit être coordonné entre les divers pays impliqués. Sans accords internationaux, un trafic aérien ordonné, efficient, écologique et sûr n'est pas concevable. Sans eux, des problèmes comme l'imposition du kérosène ne trouveront pas de solution.

Le besoin de mobilité des gens n'a pas fléchi. En même temps, la quantité croissante de marchandises transportées doit être gérée, et la tendance à l'expansion canalisée.

Au cours de sa longue histoire, l'aviation a traversé de nombreuses zones de turbulence. Elle est et restera vulnérable. Et sur des distances plus courtes, elle est en concurrence avec les liaisons rapides des chemins de fer. Aujourd'hui, l'aviation se trouve de nouveau à un tournant: à l'avenir, l'industrie aéronautique doit croître de façon plus durable. Il est de plus en plus important de respecter l'environnement. Les avions doivent être encore plus sûrs et moins bruyants, et rejeter moins de polluants. Cette vision peut devenir une réalité, comme le montre par exemple Solar Impulse avec son avion silencieux et libre de CO₂.

Doris Leuthard, Conseillère fédérale



10 Jahre integrierte zivile und militärische Flugsicherung.

Die Schweizer Flugsicherung skyguide leitet über 3300 zivile und militärische Flüge pro Tag durch einen der dichtesten und komplexesten Lufträume Europas. Sie beschäftigt 1400 Mitarbeitende an 14 Standorten. Zusammen mit ihren Partnerorganisationen in Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden arbeitet skyguide im gemeinsamen Luftraumblock FABEC für eine noch leistungsfähigere Flugsicherung.

www.skyguide.ch - www.fabec.eu

skyguide

member of FABEC

30 Milliarden Wertschöpfung

Die neueste Studie über die volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizer Luftfahrt legt dar, dass ihre Wertschöpfung innert nur vier Jahren um 25 Prozent auf rund 30 Milliarden Franken pro Jahr angestiegen ist.

Rund 180'000 Arbeitsplätze in der Schweiz

Die Infras-Studie, welche vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und der AEROSUISSE initiiert wurde, knüpft an frühere Untersuchungen von 2006 (Basisjahr 2004) an. Sie zeigt deutlich auf, wie die Schweizer Luftfahrt die Krise überwunden hat: Die Zahl der Arbeitsplätze in der Schweizer Aviatik hat im selben Zeitraum um zehn Prozent zugenommen, somit zeigt dieser massive Wertschöpfungszuwachs wie enorm die Effizienz in der Schweizer Luftfahrt gesteigert worden ist.

Die Zahl der Arbeitsplätze, welche in der Schweiz mit der Luftfahrt verbunden sind, hat sich auf rund 180'000 erhöht. Dies sind über 15'000 Arbeitsplätze mehr als 2004. Pro 1000 Flugbewegungen entsteht auf den Landesflughäfen eine Wertschöpfung aus dem direkten und indirekten Effekt von knapp 20 Millionen Franken.

Auf den Landesflughäfen fällt die grösste Wertschöpfung an

Die Luftfahrt auf den drei Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel sorgte 2008 mit knapp 97 Prozent für den dominanten Teil der Wertschöpfung des direkten Effektes. Entscheidend ist jedoch das Gesamtsystem von Flughäfen, Fluggesellschaften, Flugsicherung, Zulieferfirmen und allen weiteren Beteiligten. Die regionalen Flugplätze dagegen sind für regionale wirtschaftliche Effekte sehr wichtig, dies hat auch eine Studie der Universität St. Gallen 2009 ergeben.

Deutlicher Anstieg der Passagierzahlen bei lediglich moderater Bewegungszunahme

Die Studie basiert auf folgenden Eckwerten: In der Schweiz gibt es drei Landesflughäfen, zehn Regionalflugplätze, 47 Flug- und Segelflugfelder sowie 24 Heliports. 2008 haben auf den Landesflughäfen rund 550'000 Flugbewegungen stattgefunden, auf den Regionalflugplätzen waren es rund 400'000 und auf die übrige Luftfahrtinfrastruktur entfielen rund 525'000 Starts und Landungen. Dies ergibt ein Total von rund 1,475 Millionen Flugbewegungen für 2008.

Betrachtet man die Entwicklung der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr seit 1980, stellt man fest, dass seit der Jahrtausendwende praktisch eine Stagnation eingesetzt hat. Das Gegenteil ist jedoch bei den Passagierzahlen der Fall: 2008 haben die Landesflughäfen rund 38 Millionen Passagiere abgefertigt. Weitere 600'000 entfielen auf die Regionalflugplätze und übrigen Flugfelder. Die Passagierzahlen sind seit 2003 deutlich angestiegen; dies ist auf den vermehrten Einsatz von grösseren Flugzeugen zurückzuführen, so dass bei praktisch gleichbleibender Anzahl von Flügen mehr Passagiere transportiert werden konnten.

Jeder dritte Exportfranken verlässt die Schweiz auf dem Luftweg

Untersucht wurde auch die Bedeutung der Luftfracht. Deutlich ist ersichtlich, wie stark der Luftfrachtsektor von der allgemeinen Wirtschaftslage abhängig ist. 2008 belief sich der Wert der in der Schweiz importierten Luftfracht auf über 30 Milliarden Franken, bei einem Gesamtimportwert von über 185 Milliarden. Die wertmässigen Exporte via Luftfracht betragen sogar 70 Milliarden Franken. Dies entspricht einem Drittel des gesamten Exportes der Schweiz.

Detaillierte Zahlen sind auch im neuen Vadémécum der AEROSUISSE aufgeführt.

30 milliards de valeur ajoutée

L'étude la plus récente sur le poids économique de l'aviation suisse montre qu'en l'espace de quatre ans seulement, la valeur ajoutée du secteur a progressé de près de 25% à une trentaine de milliards de francs par an.

Près de 180 000 emplois en Suisse

La dernière étude Infras réalisée à l'instigation de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et d'AEROSUISSE se réfère à des analyses effectuées en 2006 (sur la base de l'année 2004). Elle démontre clairement de quelle manière l'aviation suisse s'est relevée de la crise. Pendant la période considérée, les emplois du secteur ont progressé de 10%. Cette formidable croissance de la valeur ajoutée témoigne de l'efficience remarquable de l'aviation suisse.

Le nombre d'emplois liés à l'aviation en Suisse atteint 180 000, soit une augmentation de plus de 15 000 par rapport à 2004. Pour 1000 mouvements aériens, la valeur ajoutée induite par effets directs et indirects dans les aéroports nationaux se monte à près de 20 millions de francs.

La plus forte création de valeur échoit aux aéroports nationaux

Dans les trois aéroports nationaux de Zurich, Genève et Bâle, l'aviation représentait en 2008 presque 97% de la part essentielle de création de valeur par effet direct. À noter que le système global constitué par les aéroports, les compagnies aériennes, la sécurité aérienne, les prestataires et tous les acteurs concernés est décisif. Les aéroports régionaux, pour leur part, influent largement sur les effets économiques régionaux, comme en témoigne une étude de l'université de Saint-Gall en date de 2009.

Net accroissement du nombre de passagers en regard d'une augmentation modérée des mouvements aériens

L'étude repose sur les données suivantes : il existe en Suisse trois aéroports nationaux, dix aéroports régionaux, 47 aérodromes ou terrains de vol à voile et 24 héliports. En 2008, les aéroports nationaux ont enregistré près de 550 000 mouvements aériens, les aéroports régionaux, environ 400 000 et le reste de l'infrastructure aérienne, environ 525 000 décollages et atterrissages, ce qui fait un total de près de 1,475 millions de mouvements aériens pour l'année 2008.

Si l'on considère l'évolution des mouvements aériens relatifs à la fois aux vols de lignes et aux vols affrétés depuis 1980, force est de constater une certaine stagnation depuis le tournant du siècle. À l'inverse, les chiffres passagers n'ont fait qu'augmenter. En 2008, les aéroports nationaux ont accueilli près de 38 millions de passagers, les aéroports régionaux et autres terrains d'aviation en dénombrant 600 000 de leur côté. Les chiffres passagers ont nettement progressé depuis 2003, ce qui s'explique essentiellement par la mise en circulation d'avions de plus grande capacité. Pour un nombre de vols pratiquement inchangé, un nombre nettement supérieur de passagers ont pu être transportés.

Un tiers des exportations s'effectue par transport aérien

Le poids économique du fret aérien a, lui aussi, été passé en revue. Il apparaît très clairement que la santé de ce secteur dépend essentiellement de la conjoncture économique. En 2008, les importations par voie aérienne ont atteint 30 milliards de francs sur un total de plus de 185 milliards. Les exportations ont pour leur part totalisé 70 millions de francs, ce qui représente un tiers des exportations suisses.

Les chiffres détaillés sont publiés dans le nouveau Vadémécum d'AEROSUISSE.

Neue Mitglieder / nouveaux membres

Die folgenden Firmen und Organisationen der Schweizer Luft- und Raumfahrtindustrie haben sich kürzlich zu einem Beitritt zur AEROSUISSE entschlossen. – Les sociétés et organisations suivantes appartenant à l'industrie aérienne et aérospatiale suisses ont décidé de se joindre à AEROSUISSE:



Aircraft Service Grenchen AG

Seit 1933 sorgt die Aircraft Service Grenchen AG für Wartung, Reparatur und Restaurierung von Flugzeugen. Aircraft Service Grenchen AG s'occupe depuis 1933 de l'entretien, des réparations et de la restauration d'aéronefs. www.acsgr.ch



Alp-Air Bern AG

Ab ihrer Homebase Bern-Belp bietet Alp-Air Ausbildungssprogramme zum Privat- und Berufspiloten oder als Fluglehrer und startet zu Rundflügen. Sur sa base de Berne-Belp, Alp-Air propose des programmes de formation (à l'intention des pilotes privés et professionnels voire des instructeurs de vol) ainsi que des vols panoramiques. www.alp-air.ch

Aviation Experts Group, Aéroport de Zurich

Bruno Dobler sorgt mit den Dienstleistungen der Aviation Experts Group dafür, dass Aviatik-Unternehmungen dank Expertise und Erfahrung abheben. Bruno Dobler met l'expertise et l'expérience d'Aviation Experts Group au profit des entreprises aéronautiques. www.aviation-experts-group.ch



AviSwiss GmbH, Zollikon

Flight Data Monitoring, Safety Quality Management und unterstützende Software Tools bietet AviSwiss ebenso an wie Dienstleistungen bei der Beschaffung oder dem Management von Luftfahrzeugen. AviSwiss propose des analyses de données de vols, des opérations de gestion de la sécurité et de la qualité assorties d'outils logiciels ainsi que des prestations d'accompagnement pour l'achat ou la gestion d'aéronefs. www.aviswiss.com



Fliegerweb.com, Mägenwil

Fliegerweb versteht sich als Informationsplattform, die als Online-Fenster über sämtliche Aspekte der Fliegerei informiert und berichtet. Fliegerweb se veut une plateforme d'information et d'analyses en ligne portant sur l'ensemble des aspects de l'aviation. www.fliegerweb.com



HLF Aviation, Kloten

Die ursprünglich als Hunziker Lease & Finance gegründete HLF Aviation bietet Consulting- und unabhängige Broker-Dienstleistungen für die Aviatik-Industrie. HLV Aviation a été fondée sous le nom de Hunziker Lease & Finance et propose des prestations conseils ainsi que des services indépendants de courtage pour l'industrie aéronautique. www.hlf.ch



Solenix GmbH, Kappel

Technologie und Consulting im Raumfahrt-Business sind das Kerngeschäft der unabhängigen und international tätigen Solenix. La technologie et le conseil en matière d'aérospatiale sont les activités essentielles de Solenix, société indépendante tournée vers l'international. www.solenix.ch



Travcon Charter Brokers, Oberuzwil

Eine breite Palette von Dienstleistungen im Bereich individueller Business-Reisen gehört ebenso zum Travcon-Portfolio wie Consulting oder die Unterstützung bei Management und Operation von Flugzeugen. Le portefeuille de Travcon se compose d'une gamme étendue de services dans le domaine des voyages d'affaires individuels, du conseil ou de l'assistance à la gestion et à l'exploitation d'aéronefs. www.travcon.aero

Doris Leuthard am Forum der Luftfahrt

Die AEROSUISSE freut sich, am diesjährigen Forum der Luftfahrt vom 14. Oktober 2011 im Verkehrshaus Luzern Bundesrätin Doris Leuthard als Referentin begrüssen zu dürfen. Der öffentliche Anlass beginnt um 16 Uhr, der Eintritt ist kostenlos. Nach dem Impulsreferat der UVEK-Vorsteherin findet eine Podiumsdiskussion mit Harry Hohmeister (CEO Swiss), Robert Deillon (Präsident SIAA), Dr. Peter Müller (Direktor BAZL) und Jean-Marc Thévenaz (CEO EasyJet Switzerland) statt.

Doris Leuthard au Forum de l'aviation

AEROSUISSE se félicite d'accueillir cette année Madame la Conseillère fédérale Doris Leuthard à titre d'intervenante lors de la prochaine édition du Forum de l'aviation qui se déroulera le 14 octobre 2011 au Musée des Transports de Lucerne. La manifestation officielle débutera à 16h (entrée gratuite). Au terme du discours d'ouverture de la cheffe du DETEC aura lieu une table ronde avec Harry Hohmeister (CEO de Swiss), Robert Deillon (président de la SIAA), Dr. Peter Müller (directeur de l'OFAC) et Jean-Marc Thévenaz (CEO d'EasyJet Switzerland).

Impressum AEROSUISSE Letter – Herausgeber: AEROSUISSE, Monbijoustrasse 14, 3001 Bern, T +41 (0)31 390 98 90, www.aerosuisse.ch **Redaktion:** Aero Publications GmbH, Hansjörg Bürgi, Oberteufenerstrasse 58, 8428 Teufen/ZH, T +41 (0)44 881 72 62, www.skynews.ch **Übersetzung:** Diane Müller **Layout:** Team media GmbH, 6482 Gurtñellen, team@teammedia.ch **Druck:** Sensia Druck AG, 3186 Düdingen

FLUGHAFENZURICH



EINKAUFEN BIS SPÄT IN DIE NACHT.
Airport Center. Über 80 Geschäfte. 365 Tage geöffnet.



Die Schweiz braucht eine entwicklungs-fähige Luftfahrt

In der rasch fortschreitenden Globalisierung unseres Lebens ist die Erreichbarkeit zu einem zentralen Standortfaktor geworden. Weltweit herrscht ein Wettbewerb der Standorte. Wegen ihrer starken Exportorientierung gilt diese Erkenntnis für die Schweizer Wirtschaft in besonderem Masse. Denken wir nur an den Tourismus oder die Luftfracht. Jeder dritte ausländische Tourist reist mit dem Flugzeug an, und jeder dritte Exportfranken verlässt die Schweiz auf dem Luftweg. Infolge fortschreitender weltweiten Verflechtungen der Wirtschaft ist eine gute Luftverkehrsanbindung der Schweiz in zunehmendem Masse von grösster Bedeutung.

Die jüngsten Zahlen zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Zivilluftfahrt in der Schweiz belegen diese Aussage deutlich. Mehr als 30 Milliarden Franken an Wertschöpfung und gegen 180'000 Arbeitsplätze stehen im Zusammenhang mit der Zivilluftfahrt.

Im Vergleich zur übrigen Wirtschaft hat sich der Luftfahrtsektor in den letzten Jahren bezüglich Arbeitsplätzen, Wertschöpfung und Produktivität überdurchschnittlich entwickelt. Dazu haben die Unternehmen zweifellos den grössten Beitrag geleistet. Aber auch die Politik hat sich bewegt. Dank verschiedener Gesetzesrevisionen im Rahmen der Umsetzung des Luftfahrtberichtes, haben sich auch die Rahmenbedingungen erheblich verbessert.

Mit der Zustimmung aller Kantone und einem deutlichen Volksmehr zur Schaffung der Spezialfinanzierung Luftverkehr hat auch das Schweizer Volk einmal mehr JA zur Schweizer Zivilluftfahrt gesagt.

Wenn die Zivilluftfahrt auch künftig ihren Beitrag zum Wohlstand in der Schweiz leisten soll, müssen jedoch weitere Anstrengungen unternommen werden, damit sich der Luftfahrtstandort Schweiz nachhaltig entwickeln kann. Ein massvoller Ausbau der Infrastruktur, beispielsweise auf dem Flughafen Zürich, ist dabei unverzichtbar.

Die Abnahme des Fluglärm um den Flughafen Zürich um zwei Drittel in den letzten 20 Jahren und die baldige Einführung von neuen und wesentlich lärmärmigeren Flugzeugen von Airbus und Bombardier zeigen, dass die Entwicklung des Flugverkehrs, auch ohne Zunahme des Fluglärm, möglich ist.

Nutzen wir den positiven Schwung der letzten Jahre, um den Steigflug der Schweizer Luftfahrt fortzusetzen. «Besser werden, um gut zu bleiben» muss dabei auch weiterhin unser Leitsatz sein.

Paul Kurrus
Präsident der AEROSUISSE



La Suisse doit pouvoir compter sur un secteur aéronautique capable de se développer

Dans le contexte d'une globalisation galopante, l'accessibilité est devenue un élément clé des décisions d'implantation. Les sites sont en concurrence les uns avec les autres dans le monde entier. Cet état de fait touche particulièrement la Suisse, résolument tournée vers les exportations. Ne prenons en considération que le tourisme et le fret aérien : un touriste étranger sur trois prend l'avion pour se rendre dans notre pays et un tiers de nos exportations se font par voie aérienne. Compte-tenu de l'internationalisation généralisée de l'économie, l'accessibilité de la Suisse devient de plus en plus cruciale.

Les statistiques les plus récentes sur le poids économique de l'aviation civile en Suisse illustrent cet argument sans équivoque. L'aviation civile génère plus de 30 milliards de francs de valeur ajoutée et pourvoit près de 180 000 emplois.

En comparaison avec les autres secteurs économiques, le secteur aéronautique a connu ces dernières années une évolution supérieure à la moyenne en termes d'emplois, de valeur ajoutée et de productivité à laquelle les entreprises ont sans aucun doute apporté la plus grosse contribution. Les sphères politiques ont, elles aussi, apporté leur pierre à l'édifice, améliorant substantiellement le cadre général d'exercice par diverses révisions de la loi, conformément aux principes édictés dans le rapport sur la politique aérienne.

Les cantons se sont exprimés à l'unanimité et le peuple à une large majorité en faveur de la création d'un financement spécial de l'aviation, se positionnant clairement, une fois de plus, POUR l'aviation civile suisse.

Si l'aviation civile doit à l'avenir encore contribuer à la prospérité de la Suisse, de nouveaux efforts doivent être faits pour que la place aéronautique Suisse puisse se développer durablement. Une extension importante de l'infrastructure, notamment de l'aéroport de Zurich, est indispensable.

Aux abords de l'aéroport de Zurich, la réduction du bruit (à raison de deux tiers au cours de ces vingt dernières années) ainsi que la prochaine mise en circulation de nouveaux avions nettement moins bruyants d'Airbus et Bombardier montrent que l'évolution du trafic aérien est possible même sans augmentation du bruit.

Tirons parti de l'élan positif de ces dernières années pour que perdure l'ascension de l'aviation suisse. « Améliorons-nous pour rester bons » doit être notre devise aujourd'hui comme demain.

Paul Kurrus
Président d'AEROSUISSE



Swiss quality neatly
packaged in an airline.

—
YOUR FLIGHT, SWISS MADE.



SWISS.COM