

Editorial

Erfolgsgeschichte weiterführen

Wir sind stolz auf Luftfahrtpioniere wie die Gebrüder Henri und Armand Dufaux oder Walter Mittelholzer. Pioniergeist, Mut und tolle Leistungen – das gibt es heute immer noch, wie Bertrand Piccard und André Borschberg mit Solar Impulse zeigen. Doch die Fliegerei wird von Vielen zunehmend als Problem empfunden. Es dominieren Debatten über Lärm, Pistenkonzepte und Verfahren.

Diese Diskussionen sind zweifellos nötig. Wer die Luftfahrt aber nur noch aus diesem Blickwinkel betrachtet, wird ihr nicht gerecht. Die Luftfahrt ist für die Bevölkerung und Wirtschaft absolut zentral. Sie verbindet uns mit den Zentren Europas und der Welt. Sie trägt dazu bei, dass die Schweiz in internationalen Rankings regelmässig Spitzenplätze belegt – und sie sorgt für Arbeit und Wohlstand. Wir müssen ihr darum ebenso Sorge tragen wie unserem Schienen- und Strassennetz.

Das Umfeld verändert sich rasant. Airlines aus den Golfstaaten und der Türkei überschwemmen den Markt mit Angeboten und bedrängen die europäischen Airlines. Wir müssen unserer Luftfahrt darum wieder grössere Aufmerksamkeit schenken. Wie bei Schiene und Strasse muss es möglich sein, die Infrastruktur weiterzuentwickeln und Pisten zu optimieren. Sonst werden wir abgehängt. Denn auch Länder um uns herum wappnen sich für die Zukunft.

Unsere Luftfahrt braucht mehr Gestaltungsraum. Der Bund hat darum zum Beispiel die Grundlagen geschaffen, um den Militärflugplatz Dübendorf als ziviles Flugfeld zu nutzen und die grösste strategische Landreserve des Bundes für kommende Generationen zu erhalten. Gefragt ist aber nicht nur der Bund. Schliesslich ist er weder Besitzer noch Operateur der Landesflughäfen. Eine Infrastrukturplanung aus einem Guss ist für ihn heute in der Luftfahrt wegen der beschränkten Kompetenzen gar nicht möglich. Es braucht darum das Zusammenspiel aller.

Der Bund nimmt seine Verantwortung wahr: Mit dem neuen Luftfahrtpolitischen Bericht prüfen wir unter anderem, ob aufgrund der nationalen Bedeutung der Landesflughäfen in den entsprechenden Sachplänen verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele formuliert werden sollen. Es lohnt sich, die Vor- und Nachteile solcher Ansätze offen zu diskutieren. Innerhalb der Branche, in der Politik – aber vor allem auch mit der Bevölkerung. Nur so können wir die Wettbewerbsfähigkeit unserer Luftfahrt wahren!

Doris Leuthard, Bundesrätin

Pérenniser une histoire florissante

Nous sommes fiers de nos pionniers de l'aviation tels que les frères Henri et Armand Dufaux ou Walter Mittelholzer. L'esprit pionnier, l'audace et les performances exceptionnelles sont encore d'actualité, comme le démontrent Bertrand Piccard et André Borschberg avec Solar Impulse. Pourtant, certains considèrent de plus en plus l'aérien

comme un problème. Les débats sur le bruit, les systèmes de pistes et les procédures sont légion.

Ces débats sont certes nécessaires, mais envisager l'aviation uniquement de ce point de vue n'est pas lui rendre justice. Le transport aérien est absolument indispensable à la population et à l'économie. Il nous relie aux villes d'Europe et du monde. Il contribue au classement récurrent de la Suisse en tête de liste des comparaisons internationales. Il procure des emplois à la population et accroît notre prospérité: tout un ensemble d'excellentes raisons pour veiller autant sur lui

que sur nos réseaux routiers et ferroviaires.

Les compagnies aériennes des pays du Golfe et de Turquie inondent le marché de leurs offres et font pression sur les compagnies européennes. Nous devons donc prêter une attention bien plus soutenue à notre transport aérien. À l'instar du rail et de la route, il faut que l'infrastructure aérienne ait la possibilité de se développer et que les systèmes de pistes puissent être optimisés.

Notre transport aérien a besoin d'une plus grande marge de manœuvre. La Confédération a par exemple jeté les bases d'une utilisation civile de l'aérodrome militaire de Dübendorf et de l'obtention de la plus grande réserve stratégique de terrain de l'État au profit des futures générations. Mais la Confédération n'est pas seule sur la sellette. En fin de compte, elle n'est ni propriétaire ni exploitante des aéroports nationaux. Une planification monolithique de l'infrastructure du transport aérien est aujourd'hui impossible en raison des compétences limitées dont elle dispose. La recherche de solutions pérennes est l'affaire de tous.

La Confédération est consciente de sa responsabilité: à partir du nouveau rapport sur la politique aéronautique, nous étudions notamment l'opportunité d'inscrire des objectifs de prestations et de capacités dans les plans sectoriels, compte tenu de l'importance que revêtent les aéroports nationaux pour notre pays. Les avantages et les inconvénients de telles initiatives méritent d'être ouvertement débattus par le secteur et le monde politique, en concertation avec la population. C'est le seul moyen de garantir la compétitivité de notre transport aérien!

Doris Leuthard, conseillère fédérale



SAFETY FIRST

www.jetaviation.com/basel

www.jetaviation.com/geneva



Vier Fragen an Max Binder, Präsident der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGLR)

Welche Bilanz ziehen Sie nach den vielen Jahren als PGLR-Präsident?

Durchwegs positiv. Das Interesse der Parlamentarierinnen und Parlamentarier ist etwas gestiegen, auch wenn dies themenbedingt unterschiedlich war. Mir ging es immer darum, die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luft- und Raumfahrt ins Zentrum und damit ins Bewusstsein der Politik zu stellen. Die Ausdehnung unserer Aktivitäten bezüglich Raumfahrt freute mich ebenfalls.

Welches war Ihr grösster Erfolg mit der PGLR?

Einen grössten Erfolg für mich in Anspruch nehmen zu wollen, wäre völlig vermessen. Ich freute mich über die Revision des Luftfahrtgesetzes sowie über die Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung, der besagt, dass die Einnahmen aus der Treibstoffsteuer der Luftfahrt zu 50 Prozent der Luftfahrt zugute kommen. Daneben sind die Anlässe der PGLR eine gute Gelegenheit für die Branche insgesamt, zum Gedankenaustausch mit der Politik, aber auch branchenintern an vier Terminen, die weit im Voraus bekannt sind.

Was hat Ihnen in der PGLR am meisten Ärger bereitet?

Eigentlich hatte ich keinen Ärger. Die hie und da erfolgten Anfeindungen von links-grüner Seite, insbesondere wenn die PGLR im wahrsten Sinne des Wortes «in die Luft ging», haben mich nicht erschüttert, sondern mir Gelegenheit gegeben, den «Motzern» den Spiegel vorzuhalten. Im Übrigen vergesse ich allfälligen Ärger überhaupt sehr schnell.

Was wünschen Sie Ihrem Nachfolger?

Ich wünsche ihm Begeisterung und vor allem ehrlich gemeinte Standhaftigkeit zur Luft- und Raumfahrt. Er muss weiterhin die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luft- und Raumfahrt und die Bedeutung der Ausbildung von Schweizer Pilotinnen und Piloten mit den entsprechenden Bedingungen herausstreichen, die Eindämmung unnötiger, übertriebener Regulierungen, die Bedeutung der Flughäfen, aber auch der Flugplätze und Flugfelder bewusst machen, vertreten und verteidigen. Zudem wünsche ich ihm, dass er sich mit aller Vehemenz für die Zivilaviatik auf dem Flugplatz Dübendorf einsetzt. Die technische Entwicklung der Flugzeuge wird weiter gehen, der Lärm weiter abnehmen, diese gute Botschaft gilt es, weiter zu verbreiten.

Quatre questions à Max Binder, président du groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale (GPAA)

Quel bilan tirez-vous au terme de toutes ces années de présidence du GPAA?

Un bilan très positif. L'intérêt des parlementaires s'est un peu aiguisé, bien qu'il ait été inégal selon les thèmes abordés. Je me suis toujours efforcé de mettre l'accent sur l'importance économique de l'aéronautique et de l'aérospatiale, et d'ancrer ce constat dans la conscience politique. Je me suis également réjoui de voir s'étendre nos activités liées à l'aérospatiale.

Quelle a été votre plus grande réussite au sein du GPAA?

Je n'aurais pas pu décemment imaginer une plus grande réussite. Je me félicite de la Révision de la loi sur l'aviation ainsi que de la modification de l'article 86 de la Constitution fédérale par laquelle les recettes provenant de la taxe sur le carburant aérien sont reversées à hauteur de 50% au bénéfice du transport aérien. Les manifestations que le GPAA organise quatre fois par an et dont les dates sont communiquées bien à l'avance offrent par ailleurs au secteur une excellente occasion

d'échanger des points de vue en interne puis avec les politiciens.

Qu'est-ce qui vous a mis hors de vous pendant votre présidence?

Je ne pense pas avoir jamais été hors de moi. Les attaques tous azimuts de la part de la gauche et des verts, surtout lorsque le GPAA a littéralement «décollé», ne m'ont pas ébranlé, mais plutôt donné l'occasion de renvoyer aux «râleurs» leur propre image. En outre, j'oublie très rapidement toute colère éventuelle.

Que souhaitez-vous à votre successeur?

Je lui souhaite de l'enthousiasme pour l'aéronautique et de l'aérospatiale et, surtout, une persévérance bien intentionnée. Il devra continuer à souligner l'importance économique du transport aérien et la nécessité d'offrir des conditions propices à la formation des pilotes. Il lui faudra veiller à limiter les surréglementations inutiles et excessives. Il devra aussi attirer l'attention sur l'importance des aéroports, des aérodromes et des champs d'aviation, représenter leurs intérêts et les défendre ardemment. J'espère également qu'il s'engagera avec force en faveur de l'aviation civile à l'aérodrome de Dübendorf. Les avions vont continuer à évoluer sur le plan technique, le bruit va encore diminuer: il importe de répandre ces bonnes nouvelles.



Wir danken der Parlamentarischen Gruppe
Luft- und Raumfahrt für die gute Zusammenarbeit!

skyguide

with you, all the way.

Neue Ausbildungsbroschüre / Nouvelle brochure formation

Die neue 56 Seiten starke Ausbildungsbroschüre «Ich lerne aviatisch» der AEROSUISSE stellte die ganze Bandbreite der Luft- und Raumfahrtberufe, die in der Schweiz erlernt und ausgeführt werden können, vor. Lernende und ausgebildete Fachkräfte stellen ihren Beruf vor und motivieren so hoffentlich weitere junge Leute, denselben Kurs einzuschlagen. Nicht nur der Pilotenberuf wird eingehend porträtiert, sondern auch technische und kaufmännische Ausbildungen in der Schweizer Aviatik: von den Rettungssanitätern über Flight Attendants bis zu den Flugverkehrsleitenden. Wertvolle Hinweise und Links findet man ebenso in der neuen Ausbildungsbroschüre der AEROSUISSE. Sie kann auch über die Website www.aerosuisse.ch bestellt werden.



«Je m'oriente vers l'aviation»: la nouvelle brochure formation d'AEROSUISSE se compose de 56 pages déclinant l'éventail complet des métiers de l'aéronautique et de l'aérospatiale susceptibles d'être appris et exercés en Suisse. De jeunes spécialistes en formation ou déjà qualifiés y présentent leur métier dans l'idée d'inciter d'autres jeunes gens à suivre leurs traces. Si la formation de pilote est détaillée, c'est également le cas des formations techniques et commerciales

dans le secteur aérien suisse: des ambulanciers aux Flight Attendants en passant par les contrôleurs aériens. La nouvelle brochure formation d'AEROSUISSE fournit également de précieux liens et conseils. Elle peut être commandée sur le site www.aerosuisse.ch.

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:

Germania Flug AG, Glattbrugg

Die jüngste Schweizer Fluggesellschaft Germania Flug AG ist im Frühling 2015 mit zwei Airbus A319 mit je 150 Sitzen gestartet. Sie beschäftigt 50 Mitarbeitende und fliegt zu den beliebten Ferienzielen und in den Balkan.

Germania Flug AG, la plus jeune compagnie aérienne suisse, a démarré ses activités au printemps 2015 avec deux Airbus A319 de 150 places et 50 collaborateurs. Elle dessert des destinations vacances très demandées ainsi que des aéroports des Balkans.

www.germania.ch



TEKO Schweizerische Fachschule, Luzern

Die 1969 als unabhängige Fachschule gegründete TEKO hat sich als eine der ersten Höheren Fachschulen in der Schweiz etabliert. Derzeit besuchen über 1500 Studierende ihre Lehrgänge, zu denen nun auch jener der früheren Flugzeug-Technikerschule gehört.

École professionnelle indépendante fondée en 1969, TEKO s'est hissée au rang des premières écoles supérieures de Suisse. Ses enseignements sont actuellement fréquentés par plus de 1500 étudiants, dont certains suivaient l'ancien cursus de la Flugzeug-Technikerschule.

www.teko.ch



Mohler Burkhard Partner AG, Basel

Die Mohler Burkhard Partner AG zählt zu den führenden Headhunting-Firmen der Schweiz. Sie hat sich auf die Bereiche Aerospace, Banking & Finance, Engineering, Health, FMCG und Supply Chain/Logistics spezialisiert.

Mohler Burkhard Partner AG figure parmi les principales sociétés de chasseurs de tête de Suisse. Elle s'est spécialisée dans le recrutement d'experts en aéronautique, banque et finance, ingénierie, santé, biens de grande consommation et chaîne d'approvisionnement/logistique.

www.mohlerburkhard.com



Tudor Tech SA, St. Imier

Die Tudor Tech SA hat in Saint-Imier eine Produktionsanlage für Flugzeugscanner gebaut. Das mobile Scanner-System kann einerseits kleinste Risse an einem Flugzeug feststellen, andererseits kann es helfen, Schmuggelwaren wie Drogen oder Waffen ausfindig zu machen.

Tudor Tech SA a construit à Saint-Imier une unité de production de scanners d'avions. Le système de scanners mobiles permet de détecter des microfissures sur un avion ainsi que des marchandises illicites, telles qu'armes ou stupéfiants.

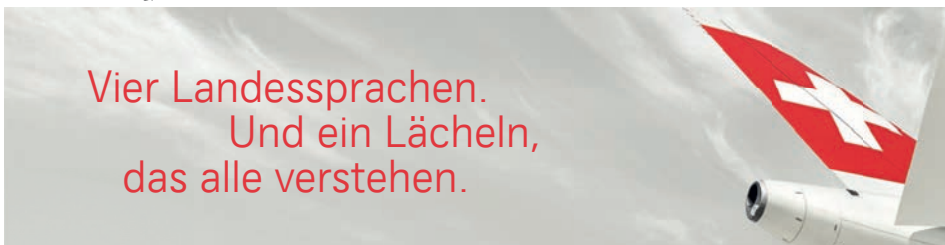
www.tudor-tech.ch



Impressum AEROSUISSE Letter – Herausgeber: AEROSUISSE, Kapellenstrasse 14, 3001 Bern, T +41 (0)58 796 98 90, www.aerosuisse.ch **Redaktion:** Aero Publications GmbH, Hansjörg Bürgi, Oberteufenerstrasse 58, 8428 Teufen/ZH, www.skynews.ch **Übersetzung:** Diane Müller **Layout:** SeeDesign, 9000 St.Gallen, www.seedesign.ch **Druck:** Rickli + Wyss AG, 3027 Bern

A STAR ALLIANCE MEMBER

Vier Landessprachen.
Und ein Lächeln,
das alle verstehen.



Our sign is a promise.



Bund und Kantone gemeinsam für eine prosperierende Schweizer Luftfahrt

Damit die Schweizer Luftfahrt auch künftig einen Beitrag für unseren Wohlstand leisten kann, muss sie sich weiterentwickeln können. AEROSUISSE unterstützt daher die von Frau Bundesrätin Leuthard am Forum der Luft- und Raumfahrt dargelegten Überlegungen. Die Luftfahrtbranche begrüsst ausdrücklich die beabsichtigte stärkere Wahrnehmung der Bundeskompetenz in der Luftfahrt gemäss Artikel 87 der Bundesverfassung.

Wettbewerbsfähigkeit stärken

Die kürzlich veröffentlichte Bundesstudie zur Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Zivilluftfahrt attestiert der Branche im internationalen Vergleich hohe Qualität und Effizienz. Gleichzeitig listet der Bericht besorgniserregende Befunde auf. Neben Wettbewerbsnachteilen bei den politischen und fiskalischen Rahmenbedingungen, stehen die Ampeln bei der Entwicklungsfähigkeit auf Rot: Die Landesflughäfen Zürich und Genf stossen zu Spitzenzeiten bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Während Konkurrenzflughäfen im Ausland ihre Infrastruktur ausbauen, können sich unsere Flughäfen – obwohl Verkehrsinfrastrukturen im nationalen Interesse – aufgrund lokalpolitischer Einschränkungen nicht weiterentwickeln.

Die Luftfahrt nimmt die Sorgen der Anwohnerschaft ernst

Eine massvolle Entwicklung heisst nicht weniger Lebensqualität um die Flughäfen, denn die Luftfahrt nimmt ihre Verantwortung gegenüber der Anwohnerschaft auch in Umweltbelangen wahr: auf dem Gebiet der Lärmreduktion unter anderem durch hohe Investitionen in leisere Flugzeuge. So hat sich der Lärmteppich, beispielsweise um den Flughafen Zürich, in den letzten 20 Jahren um zwei Drittel verkleinert. Diese günstige Entwicklung wird sich auch in Zukunft fortsetzen.

Massvolle Entwicklung mit einem Bündel von Massnahmen

Vor diesem Hintergrund unterstützt die Luftfahrtbranche die Absicht der Vorsteherin des UVEK, die bestehende Infrastruktur besser zu nutzen, um damit eine nachfragegerechte Weiterentwicklung zu ermöglichen. Dies soll beispielsweise mittels raumplanerischen Massnahmen oder auch mittels Leistungs- und Kapazitätsaufträgen in den Sachplänen erfolgen. Auch die zivile Nutzung von Militärflugplätzen ist wichtig, um der allgemeinen Luftfahrt deren Existenzgrundlage zu sichern.

Soll die Luftfahrt auch weiterhin ihre Funktion im Landesinteresse wahrnehmen, muss sie sich entwickeln können. Der Luftfahrtpolitische Bericht 2015 bietet eine ausgezeichnete Gelegenheit, um die politischen Voraussetzungen für eine Fortschreibung der Erfolgsgeschichte der Schweizer Luftfahrt zu schaffen.

Paul Kurrus, Präsident der AEROSUISSE



L'État et les cantons doivent s'unir pour assurer la prospérité de l'aviation suisse

Pour que l'aviation suisse continue à participer à la prospérité de notre pays, elle doit pouvoir se développer. AEROSUISSE est donc en accord avec les réflexions exprimées par la conseillère fédérale Doris Leuthard lors du Forum de l'aéronautique et de l'aérospatiale. Le secteur aéronautique approuve explicitement une meilleure prise en compte de la compétence fédérale dans le transport aérien aux termes de l'article 87 de la Constitution fédérale.

Renforcer la compétitivité

Récemment publiée, l'étude réalisée à la demande de la Confédération sur la compétitivité du transport aérien suisse confirme la qualité et l'efficacité du secteur en comparaison internationale. Le rapport établit toutefois plusieurs constats alarmants. Aux désavantages concurrentiels liés aux conditions-cadres politiques et fiscales s'ajoute la menace de sérieuses difficultés en matière de capacité de développement: dans les aéroports nationaux de Zurich et de Genève, les limites de capacité sont déjà atteintes aux heures de pointe. Tandis que les aéroports étrangers concurrents étendent leurs capacités, nos aéroports n'en ont pas la possibilité, en application de restrictions politiques locales. Les aéroports sont pourtant des infrastructures d'intérêt national.

Le transport aérien prend au sérieux les revendications des riverains

Un développement raisonné des aéroports ne signifie pas pour autant un amoindrissement de la qualité de vie des riverains: le transport aérien prend également ses responsabilités en matière d'environnement, notamment sur le plan de la réduction du bruit en réalisant de gros investissements en faveur d'avions plus silencieux. La zone d'émission sonore autour de l'aéroport de Zurich, par exemple, a été réduite des deux tiers ces dernières années. Cette évolution favorable se poursuivra également à l'avenir.

Une évolution raisonnée grâce à une série de mesures

Dans ce contexte, le secteur aérien approuve l'objectif de la cheffe du DETEC de mieux utiliser l'infrastructure existante en vue d'une évolution adaptée à la demande. Les instruments peuvent en être, par exemple, des mesures d'aménagement du territoire ou l'inscription d'objectifs de prestations et de capacités dans les plans sectoriels. L'utilisation civile des aérodromes militaires est, elle aussi, cruciale pour garantir les moyens d'existence de l'aviation générale.

Si le transport aérien doit continuer à assumer sa fonction dans l'intérêt de la nation, il doit pouvoir se développer. Le rapport 2015 sur la politique aéronautique offre une excellente occasion de créer les conditions politiques nécessaires à la pérennisation de l'histoire florissante du transport aérien suisse.

Paul Kurrus, président d'AEROSUISSE

Flughafen Zürich: Eine Destination, tausend Möglichkeiten.



Der ausgezeichnete Flughafen für Business und Tourismus im Alpenraum.

FLUGHAFEN ZÜRICH