

AERO SUISSE

JAHRESBERICHT 2024
RAPPORT ANNUEL 2024
RESOCONTO ANNUO 2024



DACHVERBAND DER SCHWEIZERISCHEN
LUFT- UND RAUMFAHRT
FÉDÉRATION FAÏTIÈRE 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 120 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 environ 120 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.

190'000
Arbeitsplätze | Emplois

33'500'000'000 CHF

Wertschöpfung | Valeur ajoutée

INHALT | CONTENU

Vorwort des Präsidenten	4	Introduction du président
Kommerzielle Luftfahrt	6	Aviation commerciale
Landesflughäfen	8	Aéroports nationaux
Luftfracht	10	Fret aérien
Flugabfertigung	11	Assistance en escale
Flugsicherung	12	Navigation aérienne
Business Aviation	14	Aviation d'affaires
Luftfahrtindustrie	16	Industrie aéronautique
Raumfahrtindustrie	18	Industrie aérospatiale
Helikopterbranche	19	Secteur de l'hélicoptère
Luftwaffe	20	Forces aériennes
Kommissionen	21	Commissions
Geschäftsstelle	22	Secrétariat
56. Generalversammlung	24	56 ^e Assemblée générale
Vorstand	26	Le comité de direction
Organigramm	27	Organigramme
Mitglieder	28	Les membres
Stimmen	31	Échos

Herausgeber: AEROSUISSE, Redaktion: Aero Publications GmbH, Teufen ZH, Hansjörg Bürgi | Übersetzungen: Diane Müller-Tanqueray
Layout: SeeDesign GmbH St.Gallen | Druck Rickli+Wyss AG, Bern | Lektorat: Daniel Ruhier
Édition: AEROSUISSE | Rédaction: Aero Publications GmbH, Teufen ZH, Hansjörg Bürgi | Traductions: Diane Müller-Tanqueray
Layout: SeeDesign GmbH St-Gall | Impression: Rickli+Wyss AG, Berne | Lectorat: Daniel Ruhier
Titelbild: 2024 feierte Easyjet Switzerland ihr 25-Jahr-Jubiläum. Eine ihrer mittlerweile sieben A320neo wird für Basel und Mulhouse.
Couverture: En 2024, Easyjet Switzerland a fêté son 25e anniversaire. L'un de ses sept A320neo fait de la publicité pour Bâle et Mulhouse. (EAP/Ralph Kunadt)
Rückseite: Die Pilatus-Mitarbeiterin Florina Lüthy arbeitet an den Landeklappen eines PC-24.
Verso: Florina Lüthy, collaboratrice de Pilatus, travaille sur les volets d'atterrissage d'un PC-24. (Pilatus)

Vorwort des Präsidenten



Thomas Hurter

Liebe Leserinnen und Leser

Die Schweizer Luftfahrt hat 2024 beim Flugangebot und der Passagiernachfrage das Vorkrisenniveau nahezu erreicht. Die Fluggesellschaften, die Landesflughäfen, aber auch die Luft- und Raumfahrtindustrie sind finanziell sehr gut unterwegs. Das ist auch notwendig, denn die Zahl der Herausforderungen, und damit auch jene von Investitionen in die Zukunft, ist hoch.

Zu viele Verspätungen

Leider haben die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit der Lieferketten in der Schweizer Aviatik die Flughöhe von 2019 noch nicht erlangt. Zu viele Verspätungen, teils hausgemacht, aber auch aufgrund der Kapazitätsengpässe im europäischen Luftraum, belasten Fluggesellschaften und Flughäfen schwer – und dies bei wachsendem Verkehrsvolumen.

Heutige Betriebszeiten sichern

Deshalb kommt der Sicherung der heutigen Betriebszeiten der Flughäfen Zürich, Genf und Basel bei der Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG) eine existenzielle Bedeutung zu. Eine Verkürzung der Betriebszeiten, wie dies eine Initiative im Kanton Zürich fordert, gefährdet das Drehkreuz. Weniger Langstreckenverbindungen bedeuten für den Wirtschaftsstandort eine schlechtere Anbindung und Erreichbarkeit. Darum setzt sich die AEROSUISSE dafür ein, dass die geltenden Betriebszeiten an den Schweizer Flughäfen gesichert und nicht weiter reduziert werden.

Der Sicherung der heutigen
Betriebszeiten der Flughäfen Zürich,
Genf und Basel kommt bei der
Revision des Luftfahrtgesetzes
eine existenzielle Bedeutung zu.

Dies gilt besonders auch im Hinblick auf die Empfehlungen der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung EKLB. Sie empfiehlt, die Lärmgrenzwerte für Luftfahrt, Strasse und Schiene zu verschärfen. Die AEROSUISSE setzt sich gemeinsam mit den anderen Verkehrsverbänden dafür ein, dass – bevor neue Lärmgrenzwerte per Verordnung in Kraft gesetzt werden – die Kosten dieser Grenzwertverschärfungen offengelegt

werden. Es braucht einen Kompromiss zwischen dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm und der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Schweiz über den Luftweg.

Wichtiges Passagierdatengesetz

Einen Erfolg konnte die AEROSUISSE bei der Ausgestaltung des Passagierdatengesetzes im parlamentarischen Prozess erzielen. Es ist uns gelungen, dass das ursprünglich geplante Swiss-Finish fallengelassen wurde. Dieses Gesetz erlaubt die Weitergabe von Passagierdaten von den Fluggesellschaften an Schweizer Behörden, aber auch an jene im Ausland. Damit können nicht nur kriminelle Handlungen unterbunden werden, auch Sanktionen gegen die Schweiz werden so unwahrscheinlicher.

SAF-Quote verzerrt Wettbewerb

Seit Anfang 2025 gilt in der EU für alle Airlines die Beimischpflicht von nachhaltigem Flugtreibstoff, in der Schweiz dürfte sie 2026 eingeführt werden. Aktuell müssen mindestens zwei Prozent Sustainable Aviation Fuel (SAF) beigemischt werden, bis 2030 steigt der Anteil auf sechs Prozent. Dies führt zu erheblichen Mehrkosten bei den Fluggesellschaften, weil SAF derzeit drei- bis fünfmal teurer ist als herkömmliches Kerosin.

Die AEROSUISSE unterstützt diese SAF-Quote, allerdings verzerrt sie den internationalen Wettbewerb massiv, denn sie greift nur bei Abflügen aus der EU. Bei einem Umstieg in Drittstaaten, etwa in der Türkei oder den Golfstaaten, unterliegt der zweite Flugabschnitt nicht dieser EU-Regelung. Aussereuropäische Airlines können deshalb ihre Tickets günstiger anbieten. Hier zeigt sich, wie wichtig in einer globalen Branche wie der Luftfahrt, international harmonisierte Lösungen sind. Der Schlüssel zum CO₂-neutralen Luftverkehr liegt in der Nutzung von SAF. Aus diesem Grund wird sich die AEROSUISSE auch dafür einsetzen, dass im Rahmen des Sparpakets des Bundesrats, dem Entlastungspaket 27, die finanziellen Mittel zur Förderung von SAF nicht gekürzt werden.

Nationalrat Thomas Hurter, Präsident

Introduction du président

Chers lecteurs, chères lectrices

En 2024, l'offre et la demande de services aériens en Suisse sont pratiquement revenues au niveau d'avant la crise. Les compagnies aériennes, les aéroports nationaux tout comme l'industrie aéronautique et spatiale disposent d'une très bonne assise financière. Tant mieux, parce que les enjeux et les investissements qui se profilent seront de taille.

Trop de retards

La ponctualité des vols et la fiabilité des chaînes d'approvisionnement des entreprises aéronautiques suisses n'ont en revanche pas encore retrouvé le niveau de 2019. De trop nombreux retards, dus en partie à des causes internes mais aussi à des problèmes de capacité dans l'espace aérien européen, pénalisent lourdement les compagnies aériennes et les aéroports alors que le volume du trafic ne cesse d'augmenter.

Des horaires d'exploitation à préserver

Pérenniser les horaires d'exploitation actuellement en vigueur dans les aéroports de Zurich, Genève et Bâle dans la révision de la loi sur l'aviation (LA) est une question de survie. Les réduire, comme le réclame une initiative dans le canton de Zurich, compromettrait le fonctionnement de la plate-forme aéroportuaire. Une diminution des liaisons long-courriers équivaut pour la place économique à un amoindrissement de son accessibilité et de son ancrage international. AEROSUISSE s'emploie donc à ce que les horaires d'exploitation actuels soient garantis et ne puissent plus subir de compression supplémentaire.

La Fédération prend tout particulièrement en considération les recommandations de la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB) visant à renforcer les valeurs limites pour le bruit du trafic routier, ferroviaire et aérien. Avant que de nouvelles valeurs limites de bruit ne soient mises en vigueur par ordonnance, AEROSUISSE et les autres associations du transport se mobilisent pour que les coûts induits par le durcissement des valeurs limites soient rendus publics. Il faut trouver un compromis entre la protection de la population contre le bruit et l'accessibilité de la place économique suisse par les airs.

L'importante loi sur les données passagers

AEROSUISSE a pu atteindre un cap lors de l'élaboration de la loi sur les données relatives aux passagers aériens au cours du processus parlementaire. Nous sommes parvenus à faire abandonner les réglementations spécifiques à la Suisse (Swiss Finish) initialement prévues. Cette loi autorise la transmission des données des passagers par les

compagnies aériennes aux autorités suisses, mais aussi à celles de l'étranger. Cela permet non seulement d'empêcher les actes criminels, mais aussi de rendre moins probables les sanctions contre la Suisse.

Les quotas de SAF faussent la concurrence

L'obligation de mélanger du carburant durable d'aviation est entrée en vigueur au début de l'année 2025 dans l'UE pour toutes les compagnies aériennes. Elle devrait être instaurée en Suisse en 2026. Actuellement, au moins 2 % de Sustainable Aviation Fuel (SAF) doivent être ajoutés. Ce pourcentage passera à 6 % d'ici 2030. Cette disposition entraîne des coûts supplémentaires considérables pour les compagnies aériennes, le SAF coûtant actuellement trois à cinq fois plus cher que le kérosène traditionnel.

Pérenniser les horaires d'exploitation
actuellement en vigueur dans les
aéroports de Zurich, Genève et Bâle
dans la révision de la loi sur l'aviation (LA)
est une question de survie.

AEROSUISSE soutient le principe d'un quota de SAF mais il fausse massivement la concurrence internationale car il ne s'applique qu'aux vols en partance de l'UE. En cas de changement d'avion dans des pays tiers, par exemple en Turquie ou dans les pays du Golfe, le deuxième tronçon de vol n'est pas soumis à cette réglementation européenne. Les compagnies aériennes extra-européennes peuvent donc proposer leurs billets à des prix plus avantageux. Ce débat illustre l'importance, dans un secteur mondial comme le transport aérien, d'harmoniser les solutions proposées à l'échelon international. La clé d'un transport aérien décarboné réside dans l'utilisation des SAF. AEROSUISSE plaidera par conséquent pour que, dans le cadre du programme d'allègement budgétaire 2027 du Conseil fédéral, les moyens financiers affectés à la promotion des SAF ne soient pas réduits.

**Thomas Hurter, Conseiller national,
Président**

Kommerzielle Luftfahrt



Oliver Buchhofer

Profitable, aber geforderte Airlines

Die beiden grössten Schweizer Fluggesellschaften, Swiss zusammen mit Edelweiss und Helvetic, sowie EasyJet Switzerland, flogen 2024 finanziell sehr gute Ergebnisse ein, da die Nachfrage nach Flugreisen ungebrochen hoch ist. Doch auf der operationellen Ebene haben auch die Schweizer Airlines unter den Kapazitätsengpässen im europäischen Luftraum gelitten. Zudem werden am Drehkreuz in Zürich die vorhandenen Kapazitäten nicht optimal genutzt, dies führt zu weiteren Verspätungen.

Politisch wichtiges Jahr

Die Eidgenössischen Räte haben das CO₂-Gesetz genehmigt, es ist seit dem 1. Januar 2025 in Kraft. Die Beimischpflicht von nachhaltigem Kerosin gilt in der Schweiz allerdings erst ab 2026. Das Flugpassagierdatengesetz (FPG) wird als essenzielle rechtliche Grundlage für Bearbeitung von personenbezogenen Passagierdaten zum Verhindern von schwerstkrimineller Tätigkeit (Terrorismus, Menschenhandel, Drogenschmuggel) betrachtet und befindet sich im parlamentarischen Prozess. Die AEROSUISSE setzt sich für eine Annahme ein, damit die Schweizer Airlines international wettbewerbsfähig bleiben. Das FPG erlaubt die Lieferung von Passagierdaten an Schweizer Behörden und deren Weitergabe an ausländische Behörden. Damit wird das Risiko von Sanktionen (Bussen, Ausschluss Visa Waiver Programm, Verkehrsrechtverlust) reduziert.

Swiss wuchs 2024 um zehn Prozent

Bei einem Umsatz von 5,6 Milliarden Franken erwirtschaftete Swiss 2024 mit 18 Millionen beförderten Passagieren einen Gewinn von 684 Millionen. Sie hat 2024 ihr Angebot an Sitzkilometern um zehn Prozent gesteigert. Die hohe Nachfrage nach Flugreisen ist auf ein System gestossen, dass sich aber erst teilweise von der Coronakrise erholt hat. Dies fordert eine enge Zusammenarbeit aller Flughafenpartner, damit das mittlerweile auf Vorkrisenniveau angestiegene Passagiervolumen auch mit der erforderlichen Qualität und Perfor-

mance bewältigt werden kann.

Die Schweizer Airlines spürten 2024 auch die Folgen der geopolitischen Verwerfungen, welche zu engeren Flug-Korridoren in den Fernen Osten geführt haben. Zudem war die Operation nach Israel herausfordernd. Das sanktionsbedingte Überflugverbot von Russland ist ein bedeutender Wettbewerbsnachteil für EU-Carriers und ein Vorteil für chinesische Airlines sowie jene vom Golf und aus der Türkei, da diese den russischen Luftraum überfliegen können.

Neue Ära mit Airbus A350

Im Dezember 2024 hat Swiss bekannt gegeben, dass sie nicht nur fünf, sondern zehn Airbus A350 in Dienst stellen wird, den ersten im Spätsommer 2025. Edelweiss hat bereits am 1. April ihren ersten von sechs A350 in Betrieb genommen. Diese Langstreckenjets der neusten Generation ersetzen die von Swiss und Edelweiss betriebenen A340 und sorgen für eine Halbierung des Lärmteppichs und erzeugen 25 Prozent weniger CO₂-Emissionen. Mittlerweile hat Swiss auch alle ihre 12 Boeing 777 mit der treibstoffsparenden Haifischhaut (Aeroshark) ausgestattet. Swiss pflegt nicht nur eine Partnerschaft mit Synhelion, sondern auch mit Climeworks, um das Netto-Null-Ziel von 2050 zu erreichen. Aufgrund der anhaltend schwierigen Lage der Lieferketten für Triebwerke und deren Ersatzteile muss Swiss einige ihrer Airbus A220 und A320neo am Boden lassen und dafür Flugzeuge von AirBaltic und Helvetic Airways einmieten.

EasyJet 25 Jahre in der Schweiz

Für das Geschäftsjahr 2024 verbesserte EasyJet ihren Jahresgewinn um 34 Prozent und erreichte nach einem weiteren Rekordsommer einen Gewinn vor Steuern von 610 Millionen Pfund Sterling. Diese starke Leistung spiegelt die erfolgreiche Strategie der Fluggesellschaft wider sowie die anhaltende Beliebtheit von EasyJet-Flügen und des Urlaubsangebots von EasyJet Holidays, das auch Schweizer Kunden attraktive Pauschalreisepakete bietet. Da Reisen für die Verbraucher nach wie vor eine hohe Priorität hat, baut EasyJet das Angebot mit neuen Zielen weiter aus und hat im Geschäftsjahr 2024 insgesamt 15 neue Strecken ab der Schweiz lanciert, darunter vier ab Genf und sechs ab Basel. EasyJet kündigte für 2025 auch eine bedeutende Expansion in Zürich mit fünf neuen Verbindungen an, um der Nachfrage nach erschwinglichen Reiseangeboten sowohl im Incoming-, als auch im Outgoing-Tourismus gerecht zu werden. Schliesslich markierte 2024 das 25-jährige Jubiläum von EasyJet Switzerland, welches das ganze Jahr über mit den Teams, Partnern und Kunden der Fluggesellschaft gefeiert wurde.

Am 13. März 2025 hat Edelweiss ihre erste A350 erhalten. | Le 13 mars 2025, Edelweiss a reçu son premier A350. (Hansjörg Bürgi)



Aviation commerciale

Des compagnies aériennes rentables mais très sollicitées

Les deux plus grandes compagnies aériennes suisses – Swiss avec Edelweiss et Helvetic, ainsi qu'EasyJet Switzerland – ont enregistré de très bons résultats financiers en 2024, la demande de voyages aériens étant toujours aussi forte. Sur le plan opérationnel, elles ont cependant souffert des problèmes de capacités dans l'espace aérien européen. À cela s'ajoute le fait que les capacités existantes ne sont pas parfaitement utilisées au hub de Zurich, ce qui entraîne des retards supplémentaires.

Une année importante sur le plan politique

Les Chambres fédérales ont approuvé la loi sur le CO₂ qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2025. L'obligation d'incorporer une part de carburant d'aviation durable (CAD) dans le kérosène ne s'appliquera toutefois en Suisse qu'à partir de 2026. La loi sur les données relatives aux passagers aériens (LDPa) est considérée comme une base juridique essentielle pour le traitement des données personnelles des passagers dans le but de prévenir la grande criminalité (terrorisme, traite des êtres humains, trafic de stupéfiants) ; elle est en cours d'examen par le Parlement. AEROSUISSE plaide pour son adoption afin que les compagnies aériennes suisses restent compétitives au niveau international. La LDPa autorise la livraison des données des passagers aux autorités suisses et leur transmission aux autorités étrangères. Cela permet de réduire le risque de sanctions (amendes, exclusion du programme Visa Waiver, perte des droits de trafic).

Swiss a enregistré une croissance de 10 % en 2024

Pour des produits d'exploitation de 5,6 milliards de CHF en 2024, Swiss a réalisé un bénéfice de 684 millions de CHF et transporté 18 millions de passagers. La compagnie a simultanément augmenté de 10 % son offre (exprimée en sièges-kilomètres). La forte demande de voyages aériens s'est heurtée à un système qui ne s'est toutefois que partiellement remis de la crise du coronavirus. Une étroite collaboration s'impose entre tous les partenaires aéroportuaires afin que le volume de passagers, qui a entre-temps retrouvé le niveau d'avant la crise, puisse être géré avec la qualité et la performance requises.

En 2024, les compagnies aériennes suisses ont également ressenti les conséquences des bouleversements géopolitiques qui ont entraîné un resserrement des couloirs aériens vers l'Extrême-Orient. Les liaisons vers Israël ont été très compliquées. L'interdiction de survol de la Russie

résultant des sanctions imposées constitue un désavantage concurrentiel important pour les transporteurs de l'UE et un avantage pour les compagnies aériennes chinoises ainsi que celles du Golfe et de Turquie qui sont au contraire autorisées à survoler l'espace aérien russe.

Une nouvelle ère avec l'Airbus A350

En décembre 2024, Swiss a annoncé qu'elle mettrait en service non pas 5, mais 10 Airbus A350 dont le premier à la fin de l'été 2025. Edelweiss mettra en service le premier des 6 Airbus A350 commandés dès le 1er avril. Ces jets long-courriers de dernière génération viennent en remplacement des Airbus A340 exploités par Swiss et Edelweiss. Ils permettent de réduire de moitié l'empreinte sonore et génèrent 25 % d'émissions de CO₂ en moins. Entre-temps, Swiss a également équipé ses 12 Boeing 777 de la fameuse peau de requin (Aeroshark) qui permet d'économiser du carburant. Swiss entretient à la fois un partenariat avec Synhelion et avec Climeworks pour atteindre l'objectif zéro émission nette en 2050. Compte tenu des perturbations persistantes des chaînes d'approvisionnement des moteurs et de leurs pièces détachées, Swiss doit laisser au sol certains de ses Airbus A220 et A320neo et louer des avions d'AirBaltic et d'Helvetic Airways.

EasyJet, présente en Suisse depuis 25 ans

Au cours de l'exercice 2024, EasyJet a amélioré son bénéfice annuel de 34 % et réalisé un bénéfice avant impôts de 610 millions de livres sterling après un nouvel été record. Cette forte performance reflète le succès de la stratégie de la compagnie aérienne ainsi que la popularité continue des vols EasyJet et de l'offre de vacances EasyJet Holidays qui propose également des forfaits attractifs aux clients suisses.

Comme les voyages restent une priorité pour les consommateurs, EasyJet continue d'élargir son offre avec de nouvelles destinations et a lancé 15 nouvelles lignes au départ de la Suisse dont 4 au départ de Genève et 6 au départ de Bâle/Mulhouse. EasyJet a également annoncé une expansion importante à Zurich avec 5 nouvelles liaisons en 2025 afin de répondre à la demande de voyages abordables, tant pour le tourisme entrant que pour le tourisme sortant. Enfin, 2024 a marqué le 25e anniversaire d'EasyJet Switzerland qui a été fêté tout au long de l'année avec les équipes, les partenaires et les clients de la compagnie aérienne.

Landesflughäfen



Stefan Tschudin

Praktisch auf Vorkrisenniveau

Mit 57,9 Millionen haben die drei Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich 2024 annähernd so viele Passagiere wie vor der Pandemie verzeichnet. 2019 verkehrten 58,5 Millionen über die drei Airports. Über den Zürcher Flughafen reisten 2024 total 31,2 Millionen Fluggäste, rund acht Prozent mehr als 2023, was 99 Prozent des Aufkommens von 2019 entspricht. Genève Aéroport hat mit rund 17,8 Millionen Passagieren ebenfalls rund acht Prozent mehr als 2023 gezählt und nur 0,7 Prozent weniger als 2019. Der EuroAirport meldet rund 8,9 Millionen Fluggäste für 2024, zwei Prozent weniger als die rund 9,1 Millionen von 2019.

Hohe Nachfrage in Zürich

Die Verkehrsentwicklung in Zürich war 2024 erfreulich, neue Strecken und neue Airlines sind Belege für die hohe Nachfrage nach Flugreisen. Die positiv verlaufene Volksabstimmung zu den Pistenverlängerungen darf als klares Bekenntnis zum Zürcher Flughafen gewertet werden. Nach dem herausfordernden 2023 lief der Betrieb 2024 trotz des starken Wachstums wieder gut und mit hoher Qualität. Die Ukraine-Konferenz mit rund 50 Staatsflugzeugen an einem verkehrsreichen Juni-Wochenende konnte dank der ausgezeichneten Zusammenarbeit aller Partner sehr gut bewältigt werden.

Doch die Engpässe der europäischen Flugsicherung und die geopolitisch bedingten Luftraumsperrern haben sich auf die Abflugpünktlichkeit in Zürich negativ ausgewirkt. Diese fiel teilweise unter 50 Prozent. Das ist eine Herausforderung für alle Flughafenpartner. Pünktlichkeitsmassnahmen, wie etwa eine verbesserte datenbasierte Steuerung bleiben im Fokus. Der Flughafen Zürich treibt auch Massnahmen für die CO₂-Neutralität voran, baut und saniert Gebäude nach höchsten Standards, elektrifiziert seine Fahrzeugflotte und hat einen langfristigen Vertrag mit Synhelion für erneuerbaren Diesel unterzeichnet.



Josef Felder (links), Verwaltungsratspräsident der Flughafen Zürich AG und Herbert Höck, Präsident der IG Flughafen Zürich, freuen sich über die Zustimmung von 61,7 Prozent zu den Pistenverlängerungen. | Josef Felder (à gauche), président du conseil d'administration de l'aéroport de Zurich SA, et Herbert Höck, président de la CI Aéroport de Zurich, se réjouissent de l'approbation à 61,7% du projet d'allongement des pistes. (Hansjörg Bürgi)

Neuer Direktor in Genf

Nach acht Jahren als Generaldirektor des Genfer Flughafens ist André Schneider Ende November 2024 in den Ruhestand getreten. Sein Nachfolger Gilles Rufenacht trat die Stelle am 1. Oktober an. Er war zuvor Direktor der Hirslanden-Kliniken in Genf und Präsident der Genfer Industrie, Handels- und Dienstleistungskammer (CCIG).

2024 führte der Flughafen Genf ein Quotensystem für verspätete Abflüge nach 22 Uhr ein. Diese probeweise Einführung für ein Jahr hat sich als Erfolg erwiesen, da dies zu weniger verspäteten Abflügen nach 22 Uhr führte. Die Airlines haben ihre Flugpläne dadurch besser kontrolliert und auch besser eingehalten. Für die Luftfracht war 2024 in Genf ein aussergewöhnliches Jahr: Die jährliche Frachtonnage belief sich auf 92 615 Tonnen, gegenüber 63 951 Tonnen im 2023, was einer Zunahme von rund 42 Prozent entspricht. Erfreulich ist in Genf auch der laufend steigende Anteil von Flugzeugen der neusten Generation (31,85 Prozent der Bewegungen) wie etwa Airbus A320neo. Zudem hat Genève Aéroport 2024 auch einen Beitrag zu den Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU geleistet und die Verhandlungen über die Flughafengebühren, die deren Inkrafttreten am 1. Januar 2025 ermöglichten, erfolgreich abgeschlossen.

EuroAirport – wichtiger Arbeitgeber

Die rund 8,9 Millionen Passagiere des EuroAirports von 2024 entsprechen nahezu dem Level von 2019. Auch die Frachtzahlen haben sich auf dem Vorkrisen-Niveau eingependelt. Der auf Wartung und Umbau von Flugzeugen spezialisierte Geschäftsbereich «Industrie» zeigte sich nach wie vor robust. Ende 2024 zählte der EuroAirport rund 6500 Arbeitsplätze. Der Flughafen verzeichnet zudem eine Rekordzahl an Auszubildenden und bleibt damit einer der wichtigsten Arbeitgeber in der trinationalen Region. Die Erholung des Verkehrs ermöglichte auch eine weitere Erhöhung der Investitionen in die Flughafeninfrastruktur, vor allem in Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten.

Die Verspätungen im europäischen Luftverkehr wirkten sich 2024 auch negativ auf den EuroAirport aus. Der Betrieb verlief trotzdem geordnet, dies auch dank zweier Neuerungen: der Einführung einer Slot-Koordination (Stufe 2) und dem Austausch von Echtzeitdaten mit der europäischen Flugsicherung Eurocontrol (ECRA-Verfahren). Schliesslich konnte der EuroAirport auch bei den Umweltthemen Fortschritte erzielen. So konnte beispielsweise 2024 der Nachtfluglärm insgesamt erneut verringert werden.

Aéroports nationaux

Une page se tourne

Les aéroports nationaux de Bâle, Genève et Zurich ont accueilli à eux trois 57,9 millions de passagers en 2024. Ce chiffre est à peu près équivalent au volume enregistré avant la pandémie (58,5 millions de passagers en 2019). 31,2 millions de passagers sont passés par l'aéroport de Zurich, soit environ 8 % de plus qu'en 2023, ce qui correspond à 99 % du volume de 2019. Genève Aéroport a de son côté enregistré environ 17,8 millions de passagers, soit environ 8 % de plus qu'en 2023 et seulement 0,7 % de moins qu'en 2019. L'EuroAirport a annoncé environ 8,9 millions de passagers, soit 2 % de moins que les quelque 9,1 millions de 2019.

Une forte demande à Zurich

En 2024, l'évolution du trafic à Zurich a été satisfaisante. L'ouverture de lignes et l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes témoignent de la forte demande de voyages aériens. Le résultat positif de la votation populaire sur le prolongement des pistes peut être considéré comme un engagement sans ambiguïté en faveur de l'aéroport de Zurich. Après une année difficile, l'entreprise est repartie d'un bon pied en 2024 et a fourni des prestations de qualité malgré la forte croissance. La conférence sur la paix en Ukraine a donné lieu à l'accueil d'une cinquantaine d'avions d'État à l'aéroport de Zurich lors d'un week-end de juin très chargé. Tout s'est bien passé grâce à l'excellente coopération de tous les partenaires.

Cela dit, les difficultés auxquelles sont exposés les services européens de la navigation aérienne ainsi que les fermetures de plusieurs espaces aériens pour des raisons géopolitiques ont eu à Zurich des répercussions négatives sur la ponctualité des décollages, parfois tombée en-deçà de 50 %. C'est un problème épineux pour tous les partenaires aéroportuaires. Les mesures de ponctualité, telles qu'une gestion plus précise reposant sur l'exploitation de données, restent un enjeu majeur. L'aéroport de Zurich fait également progresser les mesures visant à la neutralité carbone, construit et rénove des bâtiments selon les normes les plus strictes, électrifie sa flotte de véhicules et a signé un contrat à long terme avec Synhelion pour du carburant renouvelable.

Un nouveau directeur à Genève

Après huit années passées à la direction générale de Genève Aéroport, André Schneider a pris sa retraite fin novembre 2024. Son successeur, Gilles Rufenacht, a pris ses fonctions le 1er octobre. Il était auparavant directeur des cliniques Hirslanden à Genève et président de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG).

En 2024, l'aéroport de Genève a lancé un système de quotas pour les décollages retardés au-delà de 22h00. Cette initiative menée à titre d'essai pendant un an s'est révélée fructueuse puisqu'elle a permis de réduire le nombre de décollages au-delà du seuil des 22h00. Les compagnies aériennes ont ainsi mieux contrôlé leurs horaires et les ont mieux respectés. Côté fret aérien, 2024 a été une année exceptionnelle: le tonnage annuel s'est élevé à 92 615 tonnes, contre 63 951 tonnes en 2023, soit une augmentation de près de 42 %. La part croissante des avions de dernière génération (31,85 % des mouvements) tels que l'Airbus A320neo est également une source de satisfaction. Genève Aéroport a aussi contribué en 2024 aux négociations entre la Suisse et l'UE et a mené à bien les négociations sur les taxes aéroportuaires qui ont permis leur entrée en vigueur au 1er janvier 2025.

L'EuroAirport, un important pourvoyeur d'emplois

Le volume de 8,9 millions de passagers accueillis en 2024 à l'EuroAirport correspond presque à celui de 2019. Le fret s'est également stabilisé au niveau d'avant la crise. Le domaine d'activité stratégique Industrie, spécialisée dans la maintenance et la transformation d'avions, a continué à faire preuve de robustesse. Fin 2024, la plateforme de l'EuroAirport comptait 6 500 emplois. L'aéroport forme également un nombre record d'apprentis, ce qui en fait l'un des principaux employeurs de la région trinationale. La reprise du trafic a également permis d'augmenter encore les investissements dans les infrastructures aéroportuaires, notamment dans les travaux d'entretien et de réparation.

En 2024, les retards du trafic aérien européen ont également eu un impact négatif sur l'EuroAirport. L'exploitation s'est néanmoins déroulée de manière ordonnée, notamment grâce à deux nouveautés: l'introduction d'une coordination des créneaux horaires (niveau 2) et l'échange de données en temps réel avec les services européens de la navigation aérienne Eurocontrol (procédure ECRA). Enfin, l'EuroAirport a également progressé sur les questions environnementales. Par exemple, en 2024, le bruit global des vols de nuit a de nouveau pu être réduit.

Luftfracht | Fret aérien



Gian Carlo Alessi

Tonnagen wieder wie 2019

Trotz den geopolitischen Spannungen konnten 2024 an den drei Landesflughäfen insgesamt 632 000 Tonnen Luftfracht abgefertigt werden. Dies entspricht einer Zunahme von 15,8 Prozent gegenüber 2023 und nur einem Prozent weniger als 2019. Während Basel in seiner Entwicklung stabil blieb, konnten Zürich und speziell Genf die Tonnagen steigern. Gründe dafür sind erhöhte Volumen im Importbereich sowie auch die rasante Entwicklung des E-Commerce.

Grosse wirtschaftliche Bedeutung

Die Luftfracht nimmt eine bedeutende Rolle für die Versorgung und Volkswirtschaft der Schweiz ein. In einem globalen Markt, bei denen sich heute Zulieferer für alle Industriezweige weltweit verteilen, ist es wichtig, schnell und effizient Produkte, Rohstoffe und Komponenten beschaffen zu können. Besonders spürbar wird dies, wenn Lieferketten, aus geopolitischen Gründen, Umweltereignissen oder infolge Streiks auf den globalen Handelsrouten unterbrochen sind. Ebenso wichtig ist eine leistungsfähige Luftfracht für die Exportindustrie. 50 Prozent des wertmässigen Exports verlassen die Schweiz noch immer über den Luftweg.

Regulation bremst Digitalisierung

Es ist weiterhin wichtig, die grundsätzlichen und gesetzlichen Rahmenbedingungen auch im Frachtsektor nicht weiter zu erschweren. Zusätzlich braucht es nicht nur an den Flughäfen effiziente und moderne Infrastrukturen, sondern auch ein gut funktionierendes Strassennetz. Auch 2025 wird sich die Luftfracht neuen Herausforderungen stellen, sei es in wirtschaftlicher oder geopolitischer Hinsicht, die erneut hohe Flexibilität fordern. Die anhaltende Zunahme von Regulatorien und den damit verlangten Berichten und Formularen dämpfen den Digitalisierungsprozess und damit auch die Effizienz. Auch im neuen Jahr werden die Nachhaltigkeitsziele in der Branche weiterverfolgt und umgesetzt, auch wenn die Bereitschaft in Industrie und Handel sehr gering ist, die Kosten dafür zu tragen. Trotzdem blickt man zuversichtlich auf das Jahr 2025.

Des tonnages analogues à ceux de 2019

Malgré les tensions géopolitiques, les trois aéroports suisses ont traité 632 000 tonnes de fret aérien en 2024, ce qui représente une hausse de 15,8 % par rapport à 2023 et rien qu'1 % de moins qu'en 2019. Si les tonnages sont restés stables à Bâle/Mulhouse, ils ont augmenté à Zurich et surtout à Genève. Cette progression s'explique par l'augmentation des volumes d'importation et le développement très rapide du commerce électronique.

Une grande importance économique

Le fret aérien joue un rôle essentiel dans l'approvisionnement et l'économie du pays. Les fournisseurs étant désormais répartis dans le monde entier, tous les secteurs industriels doivent pouvoir se procurer rapidement et simplement des produits, des matières premières et des composants. Cet impératif est d'autant plus prégnant lorsque les chaînes d'approvisionnement sont interrompues compte tenu de facteurs géopolitiques ou environnementaux ou de grèves affectant les routes commerciales mondiales. Les industries d'exportation sont tout autant tributaires d'un fret aérien performant. 50 % des exportations (en valeur) quittent encore la Suisse par voie aérienne.

La réglementation freine la numérisation

Il s'impose toujours autant de ne pas complexifier davantage le cadre général et réglementaire, y compris dans le secteur du fret. Par ailleurs, il faut non seulement des infrastructures efficaces et modernes dans les aéroports, mais aussi un réseau routier parfaitement fonctionnel. En 2025, le fret aérien sera confronté à de nouveaux défis d'ordre économique ou géopolitique qui exigeront une fois de plus une grande agilité. L'augmentation continue des réglementations ainsi que des rapports et formulaires qui en découlent freine le processus de numérisation et donc l'efficacité du système. Au cours de la nouvelle année, les objectifs de durabilité seront poursuivis et mis en œuvre dans le secteur, même si l'industrie et le commerce sont très peu disposés à en assumer les coûts. Le secteur s'attend malgré cela à un bon exercice 2025.

Flugabfertigung | Assistance en escale

Zur Normalität zurückgekehrt

Trotz anhaltender Herausforderungen präsentierte sich die Bodenabfertigungsbranche 2024 stabil und zukunftsorientiert. Nach den pandemiebedingten Turbulenzen sind die Unternehmen endgültig zur Normalität zurückgekehrt, während parallel gezielte Investitionen in die Weiterqualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie in Innovationen vorangetrieben wurden.

Fachkräftemangel und Verspätungen

Obwohl sich der Arbeitsmarkt allmählich stabilisiert, bleibt die Rekrutierung und Bindung qualifizierter Fachkräfte eine zentrale Herausforderung. Zudem stellen regulatorische Fragen – insbesondere zur Sonntagsarbeit – eine Hürde dar, speziell in einer Branche, die an 365 Tagen im Jahr zuverlässige Abläufe sicherstellen muss.

Gleichzeitig erfordern operative Unregelmässigkeiten im Flugverkehr, oft bedingt durch Engpässe bei der Flugsicherung und Wetterphänomene, eine kontinuierliche Anpassung der Prozesse und hohe Flexibilität der Dienstleister. Die Bodenverkehrsdienstleister begegnen diesen Herausforderungen mit verstärkter Digitalisierung und einer engeren Abstimmung mit ihren Partnern im Luftfahrt-Ökosystem.

Digitalisierung steigert Effizienz

Die Rückkehr zur Normalität eröffnet der Branche die Möglichkeit, gezielt in die Zukunft zu investieren. Die Elektrifizierung von Bodenabfertigungsgeräten zur Reduktion von CO₂-Emissionen sowie der verstärkte Einsatz von KI-gestützten Systemen zur Optimierung operativer Abläufe sind entscheidende Erfolgsfaktoren. Digitalisierung bleibt dabei der Schlüssel zur Effizienzsteigerung: Der Einsatz von künstlicher Intelligenz und automatisierten Systemen ermöglicht präzisere Prognosen, optimierte Ressourcennutzung und eine Reduktion operativer Fehler.

Die Bodenverkehrsdienstleister in der Schweiz stehen an einem strategischen Wendepunkt: Während der Kostendruck seitens der Fluggesellschaften hoch bleibt und Unsicherheiten hinsichtlich der Lizenzvergabe an den Flughäfen Genf und Zürich bestehen, bieten technologische Innovationen und nachhaltige Lösungen neue Chancen. Ziel ist es, eine zukunftsfähige Bodenabfertigung zu gewährleisten, die sowohl Sicherheit, Kosteneffizienz, Arbeitsplatzattraktivität als auch höchste Qualitätsstandards an Schweizer Flughäfen sichert.

Retour à la normale

Malgré des défis persistants en 2024, l'assistance en escale a fait preuve à la fois de stabilité et de capacité de prospective. Les entreprises du secteur ont enfin pu retrouver la normalité après avoir surmonté les turbulences de la pandémie. Elles ont entre-temps réalisé des investissements ciblés dans l'innovation et le relèvement du niveau de qualification de leurs salarié-e-s.

Pénurie de personnel qualifié et retards

Bien que le marché du travail tende à se stabiliser, le recrutement et la fidélisation de professionnels qualifiés représentent encore une difficulté majeure. Les questions de réglementation telles que celle du travail du dimanche constituent un obstacle, surtout dans un secteur qui doit assurer la fiabilité de ses processus 365 jours par an.

Par ailleurs, les dysfonctionnements du trafic aérien tenant souvent à des goulots d'étranglement au niveau de la capacité de contrôle et/ou à des phénomènes météorologiques exigent une adaptation continue des processus et une grande agilité de la part des acteurs concernés. Les prestataires de services au sol répondent à ces défis par une numérisation renforcée et une coordination plus étroite avec les partenaires de l'écosystème aéronautique.

La numérisation au service de la productivité

Le retour à la normalité offre au secteur la possibilité d'investir de manière ciblée dans son propre avenir. L'électrification des équipements d'assistance au sol – qui permet de réduire les émissions de CO₂ – ainsi que le recours de plus en plus systématique à des systèmes basés sur l'IA pour optimiser les processus opérationnels sont des facteurs clés de réussite. La numérisation constitue encore la condition essentielle de l'amélioration de la productivité: l'utilisation de l'intelligence artificielle et de systèmes automatisés permet d'établir des prévisions plus précises, d'optimiser l'exploitation des ressources et de réduire les erreurs opérationnelles.

Les prestataires de services au sol en Suisse se trouvent à un tournant stratégique: alors que la pression sur les coûts reste forte de la part des compagnies aériennes et que des incertitudes subsistent quant à l'attribution des licences aux aéroports de Genève et de Zurich, les innovations technologiques et les solutions durables offrent de nouvelles opportunités. L'objectif est de garantir la viabilité d'un service d'assistance en escale qui prenne en compte à la fois les exigences de sécurité, le rapport coût-efficacité, l'attractivité des emplois et les normes de qualité très élevées des aéroports suisses.



Andreas Keller

Flugsicherung



Alex Bristol

So hohes Wachstum wie noch nie

2024 wuchs die Luftfahrt in der Schweiz stärker als in den meisten europäischen Ländern. Das zeigt sich in den Zahlen von Skyguide: Mit 1'328'974 Instrumentenflugbewegungen verzeichnete die Flugsicherung einen Rekord – ein Plus von 10,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr und 101,8 Prozent des vorpandemischen Niveaus. Ein Blick in die Geschichtsbücher der Luftfahrt zeigt, dass die Zahl der Flugbewegungen gewöhnlich in kleinen, kontinuierlichen Schritten ansteigt. Ganz anders die letztjährige Entwicklung, die durch eine viel höhere Volatilität als in der Vergangenheit geprägt war: Das Wachstum kam plötzlich, unerwartet und in einem noch nie da gewesenem Ausmass.

WEF, Autobahnlandungen, Ukraine

Historisch sind neben dem Rekord auch Ereignisse, bei denen Skyguide 2024 massgeblich mitwirkte: Etwa als sich die Autobahn A1 in der Waadt in eine Piste für Jets der Luftwaffe verwandelte.

Die Flugsicherung verzeichnete mit 1'328'974 Instrumentenflügen einen Rekord: 10,2% mehr als im Vorjahr.

Sondereinsätze der Luftwaffe wie das WEF oder anlässlich der Ukraine Friedenskonferenz auf dem Bürgenstock zeigen, dass Skyguide ein zuverlässiger und krisenresistenter Partner zur Sicherung der Schweizer Souveränität ist. Ungebrochen blieb 2024 Skyguides Engagement für die Verankerung der Just Culture im Luftfahrtgesetz.

Technische Störungen und Extremwetter

2024 sah sich Skyguide mit einer zunehmenden Zahl technischer Störungen konfrontiert, die auf interne und externe Ursachen zurückzuführen sind – darunter ein angealtertes technisches Umfeld sowie prägende Wetterextreme. Die Anzahl dieser Störungen zwang Skyguide, ihre strategischen Prioritäten auf den Aufbau zusätzlicher Resilienz ihrer Systeme auszurichten und ihr Innovationsengagement vorübergehend zu reduzieren. Klar ist: Die Ablösung der existierenden Systeme der zwei voneinander unabhängigen Standorte Genf und Zürich gestaltet sich aufwändig. Sie ist

aber unumgänglich, damit die erforderliche Kapazität gewährleistet und die Kosten unter Kontrolle gehalten werden können.

Trotz der überaus fordernden Bedingungen erfüllten 95,3 Prozent aller von Skyguide kontrollierten Flüge das Pünktlichkeitsziel, also 2,4 Prozent weniger als im Vorjahr. Auch wenn die Pünktlichkeit zurückging, bewältigte Skyguide ein doppelt so hohes Verkehrswachstum wie von Eurocontrol für den Schweizer Luftraum prognostiziert und schnitt damit deutlich besser ab als der Durchschnitt der europäischen Flugsicherungen.

Finanziell angespannter Rahmen

Skyguides oberste Priorität lag und liegt darin, das hohe Verkehrsaufkommen sicher zu bewältigen und die Bedürfnisse ihrer Kunden bestmöglich zu erfüllen. So sorgte Skyguide für einen sicheren Betrieb, während sie aber in einem finanziell angespannten Rahmen operierte. Dieser wurzelt nicht zuletzt in der europäischen Regulation, die ungünstige Leistungsvergütung für kleine, komplexe Lufträume wie den der Schweiz vorsieht. Zudem ist Skyguide gefordert, die Sicherheit im Luftraum zu gewährleisten, die Umweltziele einzuhalten und gleichzeitig die Kapazitäten zu steigern, während sie die Kosten für ihre Dienstleistungen reduzieren muss. Als bundesnahes, ausschliesslich nutzerfinanziertes Unternehmen mit Aufgaben des Service public bleibt Skyguide in diesem Spannungsfeld jedoch kaum Spielraum für wirtschaftliches Handeln.



Während «Alpha Uno» im Juni 2024 landeten erstmals F/A-18 auf einer Autobahn. | Pendant «Alpha Uno» en juin 2024, des F/A-18 ont atterri pour la première fois sur une autoroute.

Navigation aérienne

Une croissance plus soutenue que jamais

En 2024, le transport aérien a connu une croissance plus forte en Suisse que dans la plupart des pays européens. Les chiffres de Skyguide en témoignent: les services de la navigation aérienne ont surveillé et guidé 1328 974 vols aux instruments (IFR): un volume record, en hausse de 10,2% par rapport à l'année précédente et s'élevant à 101,8% du niveau d'avant la pandémie. Un regard sur l'histoire du transport aérien montre que le nombre de mouvements aériens augmente habituellement par petites étapes continues. Il en est allé tout autrement l'année dernière qui s'est caractérisée par une volatilité bien plus élevée que par le passé: la croissance a été soudaine, inattendue et d'une ampleur sans précédent.

WEF, atterrissages sur autoroute, Ukraine

Pour Skyguide, le volume record de vols IFR n'a pas été le seul événement historique de l'année 2024: il y a aussi eu l'épisode de l'autoroute A1 transformée en piste pour les jets des Forces aériennes dans le canton de Vaud. Les missions spéciales des Forces aériennes dans le cadre du Forum économique mondial (WEF) ou de la conférence de haut niveau sur la paix en Ukraine au Bürgenstock (canton de Nidwald) témoignent de la fiabilité et de la résistance aux crises de Skyguide dans la perspective du maintien de la souveraineté de la Suisse. En 2024, l'engagement de Skyguide pour l'inscription d'une «culture de l'aveu» (Just Culture) dans la loi sur l'aviation n'a pas fléchi.



Incidents techniques et conditions météorologiques extrêmes

En 2024, Skyguide a été confrontée à un nombre croissant d'incidents techniques dus à des causes internes et externes, dont un environnement technique vieillissant et des phénomènes météorologiques extrêmes. Le nombre de ces perturbations a contraint Skyguide à réorienter ses priorités stratégiques vers le développement d'une résilience supplémentaire de ses systèmes et à réduire temporairement son engagement dans l'innovation. Le remplacement des systèmes actuels des deux sites indépendants de Genève et de Zurich se révèle forcément coûteux. Il est toutefois indispensable pour assurer la capacité de contrôle nécessaire tout en maîtrisant les coûts.

Le contrôle du trafic aérien a enregistré
un record avec 1328 974 vols aux
instruments, soit une hausse de 10,2 %
par rapport à l'année précédente.

Dans des conditions extrêmement exigeantes, 95,3% de l'ensemble des vols contrôlés par Skyguide ont atteint l'objectif de ponctualité. Ce sont 2,4% de moins qu'en 2023. Bien que la ponctualité ait reculé, Skyguide a géré une croissance du trafic deux fois plus importante que celle prévue par Eurocontrol pour l'espace aérien suisse, faisant ainsi nettement mieux que la moyenne des services européens de contrôle aérien.

Une situation financière tendue

La priorité absolue de Skyguide a toujours été de gérer parfaitement l'intense trafic aérien tout en répondant au mieux aux besoins de ses clients. Les services de la navigation aérienne ont ainsi veillé à la sécurité de l'exploitation en dépit d'une situation financière tendue qui trouve notamment ses racines dans la réglementation européenne. Celle-ci prévoit en effet une rémunération des prestations qui défavorise les espaces aériens restreints et complexes comme celui de la Suisse. Skyguide doit par ailleurs garantir la sécurité de l'espace aérien et respecter les objectifs environnementaux du pays tout en augmentant ses capacités et en réduisant le coût de ses prestations. Proche de la Confédération, financée exclusivement par les usagers et assumant des tâches de service public, Skyguide n'a toutefois guère de marge de manœuvre, dans un contexte tendu, pour concilier sa mission aux considérations financières.

Business Aviation



Helene Niedhart

Regionalf Flughäfen, wie der Engadin Airport, gewinnen für die Business Aviation an Bedeutung. | Les aéroports régionaux, comme l'Engadin Airport, gagnent en importance pour l'aviation d'affaires. (Hansjörg Pfäffli)

Ein gutes Jahr 2024

2024 war wirtschaftlich für die Geschäftsluftfahrt ein gutes Jahr. Die Anzahl der Bewegungen hat sich in der Schweiz auf dem Niveau vom Jahr 2023 gehalten. In Europa konnte sogar ein Zuwachs von rund 1,3 Prozent verzeichnet werden.

Businessjets verlassen Schweizer Register

Nach wie vor bleibt die Schweiz ein attraktiver Wirtschaftsstandort – auch für internationale Unternehmen. Doch bereitet der Geschäftsluftfahrt der zunehmende Abgang von Businessjets aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister Sorgen. Die Schweiz belegte einst den zweiten Platz im europäischen Vergleich und rutscht jährlich ab. Obwohl der Bedarf an Businessjet-Flügen stabil ist, werden vermehrt Flugzeuge in Ländern wie Österreich, Malta oder San Marino registriert, deren Rahmenbedingungen attraktiver sind. Um diesem Trend entgegenzuwirken, braucht es in der Schweiz das Engagement der Industrie und der Politik.

Herausforderungen für die Business Aviation

Die Verfügbarkeit von Slots für die Business Aviation auf den Landesflughäfen nimmt stetig ab.

Das aktuelle Slotsystem bietet kaum Flexibilität. Die Verbannung der Geschäftsluftfahrt in den Sommermonaten nimmt dramatische Formen an. Zudem sind die politischen Vorhaben, den regionalen Flughäfen immer mehr Kosten aufzubürden, besorgniserregend.

Investitionen in nachhaltige Technologien

Die Business Aviation arbeitet weiterhin mit Hochdruck an neuen Technologien, um den CO₂-Ausstoss nachhaltig zu reduzieren. Der Einsatz von innovativen Antriebssystemen, nachhaltigen Treibstoffen (SAF) und modernster Aerodynamik zeigt, dass die Business-Aviation entschlossen und engagiert ist, eine umweltfreundliche Zukunft zu gestalten. Die vorhandenen SAF-Brennstoffe sind heute erst in kleineren Mengen verfügbar. Nur wenige grosse Airports verfügen über solche Treibstoffe und die notwendigen Infrastrukturen. Die Geschäftsluftfahrt benötigt ein «Book & Claim-System», um die Produktion von synthetischem Flugtreibstoff zu fördern.



Aviation d'affaires

Une bonne année 2024

Sur le plan économique, 2024 a été une bonne année pour l'aviation d'affaires. En Suisse, le nombre de mouvements s'est maintenu au niveau de 2023. Une croissance d'environ 1,3 % a même été enregistrée à l'échelle européenne.

Les jets d'affaires quittent le registre suisse

La Suisse est encore un site économique attractif, y compris pour les entreprises internationales. L'aviation d'affaires s'inquiète toutefois du nombre croissant de jets d'affaires qui se retirent du registre matricule des aéronefs. La Suisse descend chaque année dans le classement européen alors qu'elle en occupait autrefois la deuxième place. Bien que la demande de vols en jet d'affaires soit stable, de plus en plus d'avions sont enregistrés dans des pays comme l'Autriche, Malte ou Saint-Marin dont les conditions générales sont plus attrayantes. L'industrie et la politique suisses doivent prendre des engagements pour contrer cette tendance.

Les difficultés de l'aviation d'affaires

La disponibilité des créneaux horaires dans les aéroports nationaux ne cesse de diminuer pour

l'aviation d'affaires. Le système actuel n'offre aucune souplesse. Le bannissement de l'aviation d'affaires pendant les mois d'été prend une tournure dramatique. Les projets politiques visant à imposer toujours plus de charges aux aéroports régionaux sont par ailleurs inquiétants.

Des investissements dans les technologies durables

L'aviation d'affaires continue de travailler sans relâche sur de nouvelles technologies afin de réduire durablement ses émissions de CO₂. L'utilisation de systèmes de propulsion innovants, de carburants durables (SAF) et d'un aérodynamisme de pointe montrent que l'aviation d'affaires est déterminée et engagée à construire un avenir respectueux de l'environnement. Les carburants d'aviation durables n'existent aujourd'hui qu'en faibles quantités. Seuls quelques grands aéroports disposent des infrastructures nécessaires à leur utilisation. L'aviation d'affaires a besoin d'un système book & claim afin d'encourager la production de carburant synthétique.

Auf den Landesflughäfen, so auch in Zürich, stehen immer weniger Slots für die Business Aviation zur Verfügung. In den Flughäfen national, wie in Zürich, sind immer weniger Slots für die Business Aviation verfügbar. (Hansjörg Bürgi)



Luftfahrtindustrie



Balz Albertin

Fachkräftemangel als grosse Herausforderung

Die Herausforderungen bleiben im Schweizer Luftfahrzeug-Unterhaltssektor ähnlich wie im Vorjahr. Die zentralen Punkte stellen dabei den Fachkräftemangel, respektive das Finden von Nachwuchs dar, dann die Ersatzteil- und Lieferkettenproblematik, die sich über die ganze Bandbreite von Luftfahrzeugmodellen erstreckt, sowie regulatorische Veränderungen, beispielsweise mit der Einführung des EASA Part-IS, um sich stärker vor Cyberkriminalität zu schützen.

Ausbildungsfinanzierung überdenken

Der Schweizerische Verband Flugtechnischer Betriebe (SVFB) arbeitet an verschiedenen Themenbereichen, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken. So kämpft er etwa für eine gerechtere Verteilung der VFAL-Gelder (finanzielle Unterstützung der Lizenz-Ausbildungen). Des weiteren wird ein neues Ausbildungskonzept erarbeitet, um die Ausbildungszeit für den Mitarbeitenden wie auch das Unternehmen attraktiver zu gestalten. Dieses ist auf Berufslehrgänger und Quereinsteiger ausgerichtet, die aus einer verwandten technischen Branche in die Luftfahrt wechseln möchten. Auch mehr Öffentlichkeitsarbeit wird betrieben, indem Berufsbilder und Ausbildungswege beschrieben und publiziert werden, die letztlich online abrufbar sein werden, auch in Bezug auf Lehrlingsausbildungen. Parallel dazu strengt sich der Branchenverband Swissmem mit grossen Projekten an, die Berufslehren der MEM-Berufe zu modernisieren und sie international für mehr Anerkennung aufzustellen.

Neues webbasiertes Trainingsprogramm

Nach der Einführung des neuen webbasierten Trainingsprogramms Mitte 2023 für EASA Part-66 Lizenzen, konnte wie geplant 2024 auch das erar-

beitete «General Familiarization»-WBT-Training lanciert werden, welches neue Mitarbeitende in den technischen Bereichen der Unterhaltsfirmen auf ihr kommendes Arbeitsumfeld schulen soll und bereits sehr fundierte Kenntnisse über die Luftfahrt relevanten Gebiete vermittelt.

151 Pilatus-Flugzeuge ausgeliefert

Das Geschäftsjahr 2024 war für die Pilatus Flugzeugwerke AG sehr erfolgreich, der Schweizer Flugzeughersteller hat 51 PC-24 und 94 PC-12 und 6 PC-21 ausgeliefert. Mit einem Umsatz von 1,633 Milliarden Franken, einem EBIT von 243 Millionen Franken sowie einem Bestelleingang von 2,193 Milliarden Franken schliesst Pilatus 2024 mit einem sehr guten Ergebnis ab.

Zudem hat sich die kanadische Luftwaffe 2024 entschieden, 19 PC-21 zu beschaffen. Zusätzlich haben die Niederlande Anfang Februar 2025 acht PC-7 MKX gekauft, was die Bedeutung dieses neuen fortschrittlichen Basic Trainers unterstreicht – der Launch Customer ist damit gefunden. Im Bereich der Business Aviation fand der verbesserte PC-24 Super Versatile Jet mit erweiterter Zuladung und Reichweite einen erfolgreichen Marktstart. Zudem konnte der «World's Greatest Single», der PC-12, innerhalb eines Jahres als das meistgeflogene Businessflugzeug in den USA überzeugen.

Erstmals über 3000 Vollzeitstellen

Das Unternehmen Pilatus zählt erstmals mehr als 3000 Vollzeitbeschäftigte weltweit. Innerhalb von zwölf Monaten ist die Zahl der Vollzeitstellen um 478 auf 3326 gestiegen. Allein in Stans wurden letztes Jahr 295 Vollzeitstellen aufgebaut. Nicht mitgerechnet sind dabei die 130 Mitarbeitenden, die Pilatus von RUAG in Emmen übernommen hat. 2025 werden noch 100 weitere Mitarbeitende von RUAG folgen.

2024 hat Pilatus auch sechs PC-21 ausgeliefert. Der grösste PC-21-Betreiber in Europa ist die spanische Luftwaffe, welche total 40 bestellt hat. | En 2024, Pilatus a également livré six PC-21. Le plus grand exploitant de PC-21 en Europe est l'armée de l'air espagnole, qui en a commandé 40 au total. (Pilatus)



Industrie aéronautique

La pénurie de main-d'œuvre qualifiée : un défi majeur

Le secteur suisse de l'entretien des aéronefs a rencontré en 2024 des difficultés similaires à celles de l'année précédente, en particulier : le manque de personnel qualifié et la difficulté de trouver de nouvelles recrues ; la disponibilité en dents de scie des pièces détachées et les interruptions dans la chaîne d'approvisionnement qui affectent tous les types d'aéronefs ; les modifications de réglementation, notamment l'introduction de la partie IS (Information Security) de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESAs), afin de se protéger davantage contre la cybercriminalité.

Repenser le financement de la formation

L'Association Suisse des entreprises aéronautiques s'active sur différents fronts pour lutter contre la pénurie de main d'œuvre qualifiée. Elle se bat par exemple pour une répartition plus équitable des fonds provenant de l'Ordonnance sur les aides financières à la formation aéronautique – OAFA (licences). Un nouveau concept visant à rendre la période de formation plus attrayante, tant pour le collaborateur que pour l'entreprise, est en cours d'élaboration. Ce projet s'adresse aux diplômés de l'enseignement professionnel et aux personnes qui changent de voie et souhaitent passer d'une branche technique apparentée à l'aéronautique au secteur aérien proprement dit. Des opérations de relations publiques plus importantes seront également réalisées. Elles porteront sur la description et la publication de profils professionnels ainsi que de parcours de formation – y compris en apprentissage – qui pourront dans un deuxième temps être consultés en ligne. Parallèlement, l'association de branche Swissmem s'efforce de moderniser au travers de grands projets les apprentissages professionnels des métiers de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux (MEM) et de les repenser dans l'optique d'une meilleure reconnaissance internationale.

Nouveau programme de formation en ligne

Après l'introduction du nouveau programme de formation en ligne au milieu de l'année 2023 pour les licences AESA Part-66, la formation WBT General Familiarization a pu être lancée comme prévu en 2024. Elle vise à former les nouveaux collaborateurs des secteurs techniques des entreprises d'entretien à leur futur environnement de travail et à leur fournir des connaissances déjà très approfondies sur les domaines touchant à l'aéronautique.

Livraison de 151 avions Pilatus

L'exercice 2024 a été très fructueux pour Pilatus

Flugzeugwerke AG. L'avionneur suisse a livré 51 PC-24, 94 PC-12 et 6 PC-21. Avec un chiffre d'affaires de 1,633 milliard de francs, un EBIT de 243 millions de francs ainsi que des entrées de commandes de 2,193 milliards de francs, Pilatus a clôturé 2024 sur un très bon résultat.

Les forces aériennes canadiennes ont par ailleurs décidé en 2024 d'acquérir 19 PC-21. De plus, les Pays-Bas ont acheté 8 PC-7 MKX début février 2025, ce qui souligne l'importance de ce nouveau Basic Trainer avancé – le client de lancement est donc trouvé. Dans le domaine de l'aviation d'affaires, le PC-24 Super Versatile Jet amélioré, avec une charge utile et un rayon d'action accrus, a connu un bon lancement commercial. Le PC-12, qualifié de « World's Greatest Single » a su conquérir son public puisqu'en l'espace d'un an, il s'est hissé au rang d'avion d'affaires le plus utilisé aux États-Unis.

Plus de 3 000 postes à temps plein :

Une première

Pour la première fois, l'entreprise Pilatus compte plus de 3 000 postes à temps plein à l'échelle mondiale. En l'espace de douze mois, 478 postes à temps plein ont été créés, portant leur nombre total à 3 326 emplois ETP. Rien qu'à Stans, les effectifs ont augmenté de 295 postes à temps plein en 2024. Ce chiffre ne tient pas compte des 130 collaborateurs que Pilatus a repris de RUAG à Emmen. 100 autres collaborateurs de RUAG sont attendus en 2025.

Der SVFB erarbeitet ein neues Ausbildungskonzept, um die Ausbildungszeit für Mitarbeitende wie auch das Unternehmen attraktiver zu gestalten. | L'ASEA élabore un nouveau concept de formation afin de rendre la période de formation plus attrayante pour les collaborateurs et l'entreprise. (Pilatus)



Raumfahrtindustrie | Industrie aérospatiale



Peter Guggenbach

Ariane mit Schweizer Komponenten

Die europäische Raumfahrt hat 2024 mit dem Start der Trägerrakete Ariane 6 einen Teilerfolg erzielt. An Bord waren auch Komponenten von Schweizer Herstellern des Industrieverbandes Swissmem/SSIG: die Nutzlastverkleidung von Beyond Gravity, APCO Technologies lieferte die Befestigungen der Booster und die Boosterklappen, Franke die Düsenverlängerung. Schweizer Komponenten flogen auch mit dem ESA-Forschungssatelliten EarthCare ins All, der am 29. Mai 2024 von der Weltraumbasis Vandenberg startete.

Studium zum Master in Space

An der ETH Zürich haben 28 Studierende 2024 den Masterstudiengang Space-Systems begonnen. Das Team von ETH Zurich Space um den AEROSUISSE-AWARD-Träger Thomas Zurbuchen hat den Studiengang innerhalb eines Jahres aufgebaut.

Der Space Hub der Universität Zürich hat im September seinen neuen Standort im Innovationspark Zürich in Dübendorf eröffnet. Die ESA wiederum hat im Oktober mit dem Paul-Scherer-Institut einen Vertrag über die Einrichtung eines European Space Deep-Tech-Innovation Centers abgeschlossen.

Attraktivere Schweiz für Space-Branche

Die Branche beschäftigt in der Schweiz direkt bereits über 1000 eigene Mitarbeitende, indirekt weitere 2000. Der Bundesrat will mit dem Bundesgesetz über die Raumfahrt Rahmenbedingungen bieten, um die Anziehungskraft der Schweiz als Standort zu erhöhen und einen klaren Rechtsrahmen für nationale Raumfahrtaktivitäten schaffen.

Freilich teilt der Bundesrat dabei nicht immer die Meinung der Wirtschaft. So beschloss er Anfang Mai 2024, aus Budgetgründen vorerst nicht am europäischen Copernicus-Programm zur Erdbeobachtung teilzunehmen. Zudem hat sich der Nationalrat im September für den Stopp der Privatisierung von Beyond Gravity ausgesprochen. Der Ständerat entscheidet in der Frühjahrssession 2025. Die Swissmem/SSIG mit ihren rund 50 Mitgliedern hat sich aktiv in die politischen Prozesse eingebracht. Sie traf sich zu den beiden Halbjahresversammlungen in Bern im Juni und Zermatt im November, war aber auch am International Astronautical Congress 2024 in Mailand im Oktober vertreten.

Des composants suisses pour Ariane

En 2024, l'Europe spatiale a remporté une étape avec le lancement d'Ariane 6. Des composants de fabricants suisses membres de l'association industrielle Swissmem/SSIG étaient à bord : le revêtement des coiffes de Beyond Gravity ; les fixations et la coiffe des boosters, d'APCO Technologies ; l'extension de tuyère, de Franke. Des composants suisses ont également rejoint l'espace avec le satellite d'observation EarthCare de l'Agence spatiale européenne (ASE), lancé le 29 mai 2024 depuis la base de Vandenberg (Californie, USA).

Un Master de l'espace

En 2024, 28 étudiants ont entamé un Master Space Systems à l'école polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ). Portée par le lauréat de l'AEROSUISSE AWARD Thomas Zurbuchen, l'équipe de l'EPFZ | Space a instauré ce cursus en un an.

Le Space Hub de l'Université de Zurich a ouvert en septembre son nouveau site au cœur du Parc d'innovation de Zurich (IPZ) à Dübendorf. De leur côté, l'ASE et l'Institut Paul Scherrer ont signé un accord en octobre pour créer un European Space Deep-Tech Innovation Centre (ESDI).

Une Suisse plus attrayante pour le secteur spatial

En Suisse, le secteur emploie plus de 1000 collaborateurs directs et 2000 indirects. Proposée par le Conseil fédéral, la loi sur les opérations spatiales a pour objectif de renforcer la sécurité juridique pour tous les acteurs impliqués et, parallèlement, l'attractivité de la Suisse.

Le Conseil fédéral n'adopte pas systématiquement le point de vue des milieux économiques. Début mai 2024, il a dans un premier temps renoncé à participer au programme Copernicus de l'Union européenne, évoquant des raisons budgétaires. En septembre, le Conseil national s'est par ailleurs prononcé contre la privatisation envisagée de Beyond Gravity. Le Conseil des États tranchera à son tour lors de la session de printemps 2025. Comptant une cinquantaine de membres, Swissmem/SSIG s'est activement impliquée dans les processus politiques. L'association a pris part aux deux sessions semestrielles (Berne en juin et Zermatt en novembre) ainsi qu'à l'édition 2024 de l'International Astronautical Congress (IAC) à Milan en octobre.

Helikopterbranche | Secteur de l'hélicoptère

Alterslimite für Helipiloten fällt

Mit der Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG) soll eine schweizerische Berufspilotenlizenz geschaffen werden, um zu gewährleisten, dass Helipilotinnen und -piloten bis 65 Jahre Passagierflüge durchführen können. Dank der Hartnäckigkeit der Swiss Helicopter Association (SHA) steht die Helibranche kurz davor, dass diese ungerechte Altersdiskriminierung der EASA abgeschafft wird und sich der gesunde Menschenverstand durchsetzt. Die SHA hatte diese Regelung immer wieder mit der Begründung gefordert, dass eine Alterslimite für Personentransporte dem gesunden Menschenverstand widerspreche. Sie kann weder medizinisch noch mit einem Sicherheitsgewinn gerechtfertigt werden.

Weniger BAZL-Administration gefordert

Die SHA setzt sich in zahlreichen Gesprächen mit dem BAZL dafür ein, dass das BAZL die Anliegen der Branche ernst nimmt und Lösungsvorschläge der Branche auch umsetzt. Ziel dieser Bemühungen ist es, dafür zu sorgen, dass der administrative und finanzielle Aufwand der Regulierung geringer wird. In diesem Zusammenhang will die SHA zusammen mit dem BAZL Massnahmen definieren, welche den finanziellen und administrativen Aufwand der Aufsicht- und Inspektionstätigkeit des BAZL reduzieren.

Auch auf europäischer Ebene aktiv

Im November 2024 durfte die SHA Oliver Dismore, den technischen Direktor der European Helicopter Association, in der Schweiz willkommen heissen. Die Kontakte mit EHA sind für die Schweizer Branche äusserst wichtig. Die SHA gehört zu den aktivsten Mitgliedern innerhalb der EHA. Der europäische Verband soll die überbordenden EASA-Regulierungen aktiver im Sinne der Branche beeinflussen. Die Branche braucht schlankere und bessere Regulierungen, die sich auf eine Unfallstatistik abstützen, die diesen Namen auch verdient. Das ist heute nicht der Fall.

Abandon de la limite d'âge pour les pilotes d'hélicoptère

La révision de la loi sur l'aviation (LA) vise à créer une licence suisse de pilote professionnel afin de garantir que les pilotes d'hélicoptère puissent effectuer des vols de passagers jusqu'à 65 ans. Grâce à la ténacité de la Swiss Helicopter Association (SHA), le secteur des hélicoptères est sur le point d'obtenir la suppression de cette discrimination par l'âge injuste de l'EASA et de faire prévaloir le bon sens. La SHA n'a jamais cessé de porter cette revendication, arguant qu'une limite d'âge pour le transport de personnes était contraire au raisonnement. Elle ne se justifie ni sur le plan médical ni par un gain de sécurité.

Moins de charge administrative de la part de l'OFAC

Lors de nombreux entretiens, la SHA a plaidé pour que l'Office fédéral de l'aviation civile prenne au sérieux les préoccupations du secteur et mette en œuvre les propositions de solutions qu'elle préconise. L'objectif des efforts demandés est d'alléger la charge administrative et financière de la réglementation. Dans cette logique, la SHA cherche à définir avec l'OFAC des mesures qui réduisent la charge financière et administrative des activités de surveillance et d'inspection de l'OFAC.

Un engagement au niveau européen

En novembre 2024, la SHA a eu le plaisir d'accueillir en Suisse Oliver Dismore, directeur technique de la European Helicopter Association (EHA). Les contacts avec l'EHA sont extrêmement importants pour le secteur en Suisse. La SHA est l'un des membres les plus actifs au sein de l'EHA. L'association européenne doit avoir un impact plus tangible sur les réglementations excessives de l'EASA dans l'intérêt des acteurs concernés. Le secteur a besoin de réglementations plus légères et plus pertinentes qui s'appuient sur des statistiques d'accidents dignes de ce nom, ce qui n'est pas le cas actuellement.



Renato Belloli



In Zukunft sollen Helipiloten dank der Schweizer Berufspilotenlizenz Passagierflüge bis zum Alter von 65 Jahren durchführen können. | Grâce à la licence de pilote professionnel suisse, les pilotes d'hélicoptère pourront effectuer des vols passagers jusqu'à l'âge de 65 ans (Eugen Bürzler)



Div. Peter Merz

Die Landesverteidigung im Fokus

Die Schweizer Luftwaffe richtet sich wieder klar auf ihre Kernaufgabe, die Verteidigungsfähigkeit, aus. Ihre Vision zeichnet ein klares Bild: Sie will noch schlagkräftiger, verbundener und innovativer werden. Mittels Dezentralisierung und Weiterentwicklung ihrer militärischen Fähigkeiten macht sie sich fit für die Zukunft. Ein wichtiger Meilenstein stellte dabei die erfolgreiche Überprüfung des Sicherheitsdispositivs «Alpha Uno» im Juni 2024 dar, in dessen Rahmen F/A-18 auf der Autobahn A1 landeten. Die Thematik der Dezentralisierung fordert die Luftwaffe auch in Zukunft und sie arbeitet intensiv daran, ihre Fähigkeiten weiterzuentwickeln. So werden vermehrt weitere Übungen auf improvisierten Pisten oder ehemaligen Militärflugplätzen durchgeführt.

Unterstützung nach Katastrophen

Stets gefordert sind auch die Sparten Lufttransport und Luftaufklärung. 2024 suchten sie nach den schweren Überschwemmungen im Wallis und im Tessin mit Helikoptern Menschen und brachten sie in Sicherheit, transportierten sie Versorgungsgüter und halfen abgeschnittenen Regionen. Diese schnelle und effektive Unterstützung nach Katastrophen zeigt auf, dass die Luftwaffe nicht nur verteidigt, sondern auch in humanitären Einsätzen eine wichtige Rolle spielt.

Bodluf mittlerer Reichweite

Mit dem kurzfristig ins Rüstungsprogramm 2024 aufgenommenen bodengestützten Luftverteidigungssystem mittlere Reichweite (Bodluf MR) erhält die Luftwaffe eine zusätzliche, spannende Herausforderung und eine unerwartet vorgezogene Fähigkeitserweiterung, was die Bedeutung der Leistungen zu Gunsten der Armee unterstreicht. Für die Luftwaffe stehen die Wiedererlangung der Verteidigungsfähigkeit sowie die reibungslose Einführung des F-35A und der bodengestützten Luftverteidigungssysteme mittlerer und grösserer Reichweite im Zentrum. Sie wird auch in Zukunft den Schutz des Schweizer Luftraums sicherstellen und die Schweizer Bevölkerung vor Bedrohungen aus der Luft schützen, und wenn nötig, verteidigen.

La défense nationale en ligne de mire

Les Forces aériennes suisses se recentrent clairement sur leur mission principale, à savoir la capacité de défense. Leur objectif est limpide: elles se veulent encore plus puissantes, plus connectées et plus innovantes. Elles se préparent à l'avenir en décentralisant et en développant leurs capacités militaires. Le test réussi du dispositif de sécurité «Alpha Uno» en juin 2024, dans le cadre duquel des F/A-18 ont atterri sur l'autoroute A1, a constitué une étape importante à cet égard. La décentralisation restera à l'avenir une thématique majeure pour les Forces aériennes. Elles travailleront par ailleurs d'arrache-pied au développement de leurs capacités. Ainsi, de plus en plus d'exercices seront prévus sur des pistes improvisées ou sur d'anciens aérodromes militaires.

Assistance après les catastrophes

Les branches mobilité aérienne et reconnaissance aérienne sont aussi constamment sollicitées. En 2024, après les graves inondations qui ont frappé le Valais et le Tessin, elles ont recherché et mis en sécurité des personnes avec des hélicoptères, transporté des biens de ravitaillement et aidé des régions isolées. Ce soutien rapide et efficace après des catastrophes montre que les Forces aériennes ne se contentent pas de défendre: elles jouent également un rôle important dans les missions humanitaires.

Défense sol-air de moyenne portée

Avec le système de défense sol-air de moyenne portée (DSA MP) intégré à court terme dans le programme d'armement 2024, les Forces aériennes se voient proposer un défi supplémentaire passionnant et un élargissement anticipé et inattendu de leurs capacités, ce qui souligne l'importance de leurs prestations en faveur de l'armée. Les Forces aériennes veulent mettre l'accent sur le rétablissement de la capacité de défense ainsi que sur l'introduction progressive du F-35A et des systèmes de défense sol-air de moyenne et longue portée. Elles continueront d'assurer la protection de l'espace aérien suisse ainsi que de protéger et même défendre, si nécessaire, la population suisse contre les menaces aériennes.

Kommissionen | Commissions

Kommission für Bildung, Forschung und Innovation K-BFI

2024 hat die K-BFI im Auftrag des S-BFI die Rahmenlehrpläne «Pilot HF» der Lufthansa Aviation Training und Horizon Swiss Flight Academy erfolgreich covalidiert. Ferner, in Kooperation mit ProAero, wird ein neuer Kongress für Luftfahrtnachwuchs für 2025 vorbereitet – analog zum Aviation Youth Congress. Dabei handelt es sich aber um eine Nachwuchs-Plattform für Akademiker (Uni, ETH, FH). Der Kongress findet voraussichtlich im Herbst an der ETHZ statt.

Schliesslich vertrat die K-BFI die AEROSUISSE in den HF-Konferenzen, informierte unzählige Berufsinformationszentren (BIZ) über die aviatischen Berufe und beantwortete Direktanfragen von Privatpersonen. Die K-BFI nimmt auch Einsitz beim Schweizer Arbeitgeberverband (SAV) im Ressort Bildung/Aus- und Weiterbildung, um so als OaA (Organisation der Arbeitswelt) die Ausbildung Pilot HF zu stärken. Die Kommission setzt sich aus dem bewährten Team zusammen: Christoph Regli (Studiengangleiter Aviatik ZHAW/Helvetec/Drohnen), Dr. Beat Hedinger (Sphair/ Militärlaviatik/Helikopter), Dr. Peter Wild (Lehrbeauftragter Luftfahrt ETHZ/Swiss/GA).

Kommission Risikomanagement und Versicherungen K-RMV

Das abgeschwächte Wirtschaftswachstum in Europa sowie die angespannte weltpolitische Lage führte bei vielen Unternehmen 2024 zu anhaltend kritischen Spannungsfeldern. So zählten gemäss einer RiskScan-Befragung der Munich Re die Bedrohung von Cyberangriffen, Klimaveränderungen sowie Betriebsunterbrüche, vor allem infolge der verschärften globalen Wirtschafts- und Handelspolitik, zu den grössten Herausforderungen von Entscheidungsträgern. Auch mit Blick auf die zivile Luftfahrt zeigte sich 2024, vorab gemessen an der Anzahl von Todesfällen, als bewegtes Jahr. Wie den Berichten der Aviation Safety Network/IATA unschwer entnommen werden kann, bilden Start und Landung unvermindert die kritischsten Flugphasen eines Luftfahrzeuges. Die K-RMV unterstütze einige Mitgliederunternehmen bei einigen versicherungstechnischen Anliegen; nicht überraschend mehrheitlich im Bereich der Versicherung von Cyber-Risiken sowie Personalversicherungslösungen.

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

Sur mandat du SEFRI, la C-FRI a été en mesure de co-valider les plans d'études cadres «Pilote ES» de Lufthansa Aviation Training et Horizon Swiss Flight Academy. Comparable à l'Aviation Youth Congress, un nouveau congrès pour la relève aéronautique est par ailleurs en préparation pour 2025, en coopération avec la fondation ProAero. Il s'agit toutefois d'une plate-forme destinée à de jeunes universitaires (université, EPF, HES). Le congrès aura probablement lieu en automne à l'EPFZ.

La C-FRI a aussi représenté AEROSUISSE dans les conférences ES, informé d'innombrables centres d'information professionnelle (CIP) sur les professions aéronautiques et répondu aux demandes directes de particuliers. La C-FRI siège également auprès de l'Union patronale suisse dans la filière Formation / Formation initiale et continue qui, en tant qu'organisation du monde du travail (OrTra), vise à renforcer la formation de pilote ES. La commission se compose de son équipe chevronnée: Christoph Regli (Chef des études aéronautiques ZHAW/Helvetec/Drones), Beat Hedinger (SPHAIR/ Aviation militaire/Hélicoptères) et Peter Wild (Chargé de cours Aviation EPFZ/Swiss/GA).

Commission Gestion du risque et assurances – C-GRA

Le ralentissement de la croissance économique en Europe et la situation politique mondiale tendue ont entraîné des tensions critiques persistantes dans de nombreuses entreprises en 2024. Ainsi, selon une enquête RiskScan du réassureur Munich Re, la menace de cyber-attaques, les changements climatiques ainsi que les interruptions d'activité, notamment liés au durcissement de la politique économique et commerciale mondiale, figuraient parmi les plus grands défis des décideurs. Du point de vue de l'aviation civile, 2024 a également été une année mouvementée, surtout en termes de nombre de décès. Comme le montrent les rapports de l'Aviation Safety Network/IATA, le décollage et l'atterrissage restent les phases de vol les plus critiques. En 2024, la C-GRA a apporté son soutien à certaines entreprises membres pour des questions techniques d'assurance ; sans surprise, la majorité d'entre elles ont été confrontées à des problèmes d'assurance des cyber-risques et de solutions d'assurance du personnel.



Dr. Peter Wild



Daniel Gaus

Geschäftsstelle



Philip Kristensen

Betriebszeiten der Flughäfen schützen

Die AEROSUISSE unterstützte mit einer Stellungnahme die Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG), damit eine international ausgerichtete Wirtschaft und Gesellschaft wie die Schweiz auch in Zukunft über in der Schweiz beheimatete Fluggesellschaften, eine leistungsfähige Flugsicherung und Flughäfen mit konkurrenzfähigen Betriebszeiten verfügt. Zentrales Anliegen für die AEROSUISSE ist der Schutz der Betriebszeiten. Dies soll mit der aktuellen LFG-Revision umgesetzt werden. Heute sind wir mit der Situation konfrontiert, dass jedes Verfahren mit Bezug zum Flughafen das Potenzial hat, die Betriebszeiten weiter einzuschränken. Das gefährdet das Luftfahrtsystem in der Schweiz. Vor diesem Hintergrund fordert die AEROSUISSE, den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) im LFG zu verankern, um dieses zentrale Planungsinstrument in der Luftfahrt zu stärken und zu vereinfachen.

GV 2024 mit Bundesrat Rösti

UVEK-Vorsteher Bundesrat Albert Rösti hat an der Generalversammlung vom 31. Mai 2024 auf dem Flughafen Bern die Wichtigkeit der Schweizer Luftfahrt betont und die Bedeutung des Dachverbandes für die Verteidigung der Interessen der Schweizer Luft- und Raumfahrt hervorgehoben. An der Generalversammlung 2024 wurde der AEROSUISSE AWARD dem Astrophysiker Prof. Dr. Thomas H. Zurbuchen für sein unermüdliches Wirken zugunsten eines nachhaltigen Wachstums der europäischen und schweizerischen Weltraumwissenschaft und -technologie verliehen.

Swiss Aviation Day

Das BAZL organisierte am 30. Oktober 2024 wiederum den jährlichen Swiss Aviation Day, an welchem sich die Stakeholder der Luftfahrt treffen und sich mit dem BAZL austauschen können. Schwerpunkte waren die laufende LFG-Revision, Avistrat-CH und die Übernahme der EASA-Vorschriften zur Informationssicherheit (Part-IS).

Vernehmlassungen und Positionspapiere 2024

Die AEROSUISSE hat 2024 folgende Vernehmlassungsstellungen und Positionspapiere (PoPa) versendet:

09.01.2024	PoPa CO ₂ Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision
16.02.2024	PoPa und Factsheet Umweltschutzgesetz. Änderung
26.02.2024	PoPa Umweltschutzgesetz. Änderung
22.03.2024	Vernehmlassung Teilrevision Epidemiengesetz
28.03.2024	Wirtschaftliche Landesversorgung
28.03.2024	Änderung Ausländer- und Integrationsgesetz
22.04.2024	Stakeholder Involvement Entwicklung und Regulierung ziviler Drohnen in der Schweiz
22.04.2024	Stakeholder Involvement Teilrevision VO Flughafengebühren
22.04.2024	Vernehmlassung Geoinformationsgesetz. Leitungskataster Schweiz
26.04.2024	Stakeholder Involvement Motion Würth Umsetzung Normenkonzept Verordnungsänderungen
01.05.2024	Vernehmlassung Klimaschutz Verordnung
17.05.2024	VO-Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen VSZV
25.06.2024	PoPa zum Flugpassagierdatengesetz
05.08.2024	Stakeholder Involvement Volkswirtschaftliche Beurteilung (VOBU) zu möglichen Anpassungen der Rechtsgrundlagen zum Schutz vor Lärm (ARL)
17.10.2024	Übernahme und Umsetzung der Verordnung (EU) 2024/1717 zur Änderung der Verordnung (EU) 2016/399 über einen Unionskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen
17.10.2024	Änderung des Obligationenrechts (Transparenz über Nachhaltigkeitsaspekte)
17.10.2024	Ausführungsbestimmungen zum CO ₂ -Gesetz für die Zeit nach 2024
27.11.2024	Änderung des LFG

Zwei PGLR-Anlässe

Die AEROSUISSE organisiert während den Sessionen der eidgenössischen Räte für die Parlamentarische Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGLR) regelmässig eine Veranstaltung zu einem aktuellen Thema. Präsiert wird diese Gruppe von Nationalrat Philipp Kutter. In der Frühjahrssession 2024 stand das Thema „Landesflughäfen als Schlüsselinfrastrukturen: Sicherung der Rahmenbedingungen der Schweizer Luftfahrt“ auf dem Programm. Alle drei Landesflughafen-Direktoren, Lukas Brosi (Zürich), André Schneider (Genf) und Matthias Suhr (Basel), haben die Herausforderungen und Erwartungen dem Publikum aus ihrer Sicht aufgezeigt. Die Veranstaltung in der Sommersession 2024 war dem Thema „Wichtigkeit der Luftfracht für die Schweiz und International“ gewidmet. Der damalige Leiter der Frachtdivision von Swiss, Lorenzo Stoll, sowie der Geschäftsführer von Carlogistic AG, Marco Gredig, brachten die Wichtigkeit dieses Luftfahrtsektors den Parlamentariern näher.

Protection des horaires d'exploitation

AEROSUISSE a émis un avis favorable à la révision de la loi sur l'aviation (LA) afin qu'une économie et une société tournées vers l'international comme les nôtres puissent encore compter à l'avenir sur des compagnies aériennes basées en Suisse, un contrôle aérien performant et des aéroports aux horaires d'exploitation compétitifs. Le maintien en l'état des horaires d'exploitation est l'une des principales requêtes d'AEROSUISSE. La Fédération estime qu'il devrait être ancré dans la révision de la LA en cours. Nous sommes aujourd'hui confrontés à une situation où toute procédure touchant de près ou de loin l'activité des aéroports risque d'en restreindre davantage les horaires d'exploitation, ce qui mettrait en danger tout le système aéronautique en Suisse. AEROSUISSE demande donc que le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) soit inscrit dans la LA afin de renforcer et de simplifier cet instrument de planification essentiel pour la navigation aérienne.

AG 2024 avec le Conseiller fédéral Albert Rösti

Lors de l'assemblée générale du 31 mai 2024 à l'aéroport de Berne, Albert Rösti – Conseiller fédéral et chef du DETEC – a souligné l'importance de l'aviation suisse et de la Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale du pays.

Lors de l'assemblée générale 2024, l'AEROSUISSE AWARD a été décerné au professeur Thomas H. Zurbuchen, astrophysicien, pour son engagement indéfectible en faveur d'une croissance durable des sciences et technologies spatiales européennes et suisses.

Swiss Aviation Day

Le 30 octobre 2024, l'OFAC a de nouveau organisé le Swiss Aviation Day qui permet aux acteurs du secteur aérien de se rencontrer et d'échanger avec l'OFAC. L'accent a été mis sur la révision en cours de la LA, Avistrat-CH et la reprise des prescriptions de l'AESA en matière de sécurité de l'information (Part-IS).

Deux manifestations du GPAA

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 aérospa-

tiale (GPAA). Ce groupe est présidé par le Conseiller national Philipp Kutter. Lors de l'édition du printemps 2024, la thématique abordée était « Les aéroports nationaux en tant qu'infrastructures clés: garantir les conditions-cadres de l'aviation suisse ». Les directeurs des trois aéroports nationaux, Lukas Brosi (Zurich), André Schneider (Genève) et Matthias Suhr (Bâle) ont présenté leur point de vue des enjeux et des attentes. La manifestation de l'été 2024 était consacrée à « L'importance du fret aérien pour la Suisse et l'international ». Lorenzo Stoll, alors directeur de la division fret de Swiss, et Marco Gredig, directeur de Cargologic AG, ont expliqué plus précisément aux parlementaires l'importance du secteur aérien.

Procédures de consultation et documents de position 2024

En 2024, AEROSUISSE a envoyé des avis sur consultations et des documents de position (DocPos) comme suit:

09.01.2024	DocPos, Loi sur le CO ₂ pour la période postérieure à 2024. Révision
16.02.2024	DocPos et fiche d'information, Loi sur la protection de l'environnement. Modification
26.02.2024	DocPos, Loi sur la protection de l'environnement. Modification
22.03.2024	Consultation, Révision partielle de la loi sur les épidémies
28.03.2024	Approvisionnement économique du pays
28.03.2024	Modification de la Loi fédérale sur les étrangers et l'intégration
22.04.2024	Stakeholder Involvement, Développer et réglementer les drones civils en Suisse
22.04.2024	Stakeholder Involvement, Révision partielle de l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires
22.04.2024	Consultation, Loi sur la géoinformation. Cadastre national des conduites
26.04.2024	Stakeholder Involvement, Normes pour la mise en œuvre de la motion Würth, modifications d'ordonnance
01.05.2024	Consultation, Ordonnance sur la protection du climat
17.05.2024	Ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT)
25.06.2024	DocPos, Loi sur les données relatives aux passagers aériens
05.08.2024	Stakeholder Involvement, Évaluation économique (Volkswirtschaftlichen Beurteilung – VOBÜ) concernant des adaptations possibles du cadre légal de la protection contre le bruit (ARL)
17.10.2024	Reprise et mise en œuvre de l'ordonnance (UE) 2024/1717 modifiant l'ordonnance (UE) 2016/399 concernant un code de l'Union relatif aux règles sur le franchissement des frontières
17.10.2024	Modification du code des obligations (transparence sur les questions de durabilité)
17.10.2024	Dispositions d'exécution, Loi sur le CO ₂ pour la période postérieure à 2024
27.11.2024	Modification de la LA

56. Generalversammlung 56^e Assemblée générale



An der Generalversammlung 2024 wurde der AEROSUISSE AWARD dem Astrophysiker Prof. Dr. Thomas H. Zurbuchen verliehen, er war per Videokonferenz zugeschaltet. | Lors de l'assemblée générale 2024, l'AEROSUISSE AWARD a été décerné à l'astrophysicien Prof. Dr. Thomas H. Zurbuchen, qui était connecté par vidéoconférence. (Eugen Bürgler)



In Vertretung von Thomas Zurbuchen nahm sein Mitarbeiter Lukas Hefti den AEROSUISSE AWARD entgegen, links Rudolf Gerber, Präsident der Award-Jury. | En remplacement de Thomas Zurbuchen, son collaborateur Lukas Hefti a reçu l'AEROSUISSE AWARD, à gauche Rudolf Gerber, président du jury de l'Award. (Eugen Bürgler)



UVEK-Vorsteher Bundesrat Albert Rösti begrüßte den Kommandanten der Schweizer Luftwaffe, Divisionär Peter Merz und BAZL-Direktor Christian Hegner. | Le chef du DETEC, le conseiller fédéral Albert Rösti, a salué le commandant des Forces aériennes suisses, le divisionnaire Peter Merz, et le directeur de l'OFAC, Christian Hegner. (Eugen Bürgler)



AEROSUISSE-Präsident Thomas Hurter freute sich über den ersten Auftritt von Bundesrat Albert Rösti vor der vereinten Schweizer Luft- und Raumfahrtbranche. | *Le président d'AEROSUISSE, Thomas Hurter, s'est réjoui de la première intervention du conseiller fédéral Albert Rösti devant la branche aéronautique et aérospatiale suisse réunie. (Eugen Bürgler)*



Bundesrat Albert Rösti betonte die Wichtigkeit, dass ein grosser Teil des Erlöses aus dem Emissionshandel zweckgebunden für Vorhaben in diesem Bereich eingesetzt werden kann. | *Le conseiller fédéral Albert Rösti a souligné l'importance qu'une grande partie du produit de l'échange de quotas d'émission puisse être affectée à des projets dans ce domaine. (Eugen Bürgler)*



Der UVEK-Vorsteher ermunterte die Aerosuisse-Mitglieder, die verschiedenen Interessen weiterhin über den Dachverband einzubringen. | *Le chef du DETEC a encouragé les membres d'Aerosuisse à continuer à faire valoir leurs différents intérêts par le biais de la fédération faitière. (Eugen Bürgler)*

Vorstand | Le comité de direction

Ausschuss | Comité exécutif



Thomas Hurter
Nationalrat,
Präsident



Matthias Suhr
Direktor EuroAirport,
Vizepräsident



Balz Albertin
Geschäftsführer
Schweiz. Verband
flugtechnischer
Betriebe



Alex Bristol
CEO Skyguide



Oliver Buchhofer
COO Swiss
International
Air Lines



Div. Peter Merz
Kommandant Luft-
waffe



Helene Niedhart,
CEO Cat
Aviation, SBAA



André Schneider
Direktor
Genève Aéroport



Jean-Marc Thévenaz
CEO EasyJet
Switzerland SA



Stefan Tschudin
COO Flughafen Zü-
rich AG



Philip Kristensen
Geschäftsführer

Vorstand | Comité de direction



Gian Carlo Alessi
Managing Director
Lamprecht
Pharma
Logistics AG



Stefan Becker
Leiter Unterneh-
mensentwicklung
Rega



Renato Belloli
CEO Heli Rezia SA



Christian Boppart
Direktor
Schweizerischer
Hängegleiter-
Verband SHV



Daniel Gaus
Branch Manager
Zurich, Global
Aerospace Underwri-
ting Managers Ltd.



Dr. Peter Guggenbach
Chief Growth
Officer SWISSto12



Andreas Keller
Managing Director
Switzerland &
France Swissport



Davide Pedrioli
CEO Lugano Airport



Chris Rambousek
Director Program
Management
Pilatus Flugzeug-
werke AG



Andreas Schürer
Geschäftsführer Avia-
tionsuisse



Niclas von Planta
VP Flight Services Jet
Aviation AG



Matthias Zoller
Generalsekretär
SWISS ASD

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*

Chris Rambousek
Niclas von Planta

Hersteller- und Instandhaltungsbetriebe
avionneurs et entreprises d'entretien

Dr. Peter Guggenbach

Raumfahrt | aérospatiale

Alex Bristol*

Flugsicherung | navigation aérienne

Oliver Buchhofer*

Renato Belloli

Jean-Marc Thévenaz*

Kommerzielle Luftfahrt | aviation commerciale

Gian Carlo Alessi

Luftfracht | fret aérien

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

Andreas Keller

Abfertigungsgesellschaften
sociétés d'assistance au sol

Matthias Zoller

Industrie | industrie

Geschäftsführer Directeur

Philip Kristensen*

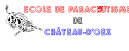
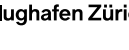
Kommunikation Communication

Hansjörg Bürgi

*Diese Vorstandsmitglieder gehören auch
dem Ausschuss an.

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

Mitglieder | Les membres

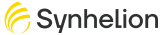
 care. train. prevent.	2assistU AG, Brugg AG	 Cat Aviation AG, Zürich-Flughafen
	ACR Switzerland, Zug	 BY TEXTRON AVIATION Cessna Zurich Citation Service Center GmbH, Zürich-Flughafen
	Aéroport de Neuchâtel SA, Colombier	 Zürich • Genève • Basel CGS Corporate Group Service AG, Zürich-Flughafen
	Aéroport de Sion, Sion	 Clemessy Switzerland AG, Basel
	Aéroport Régional Les Eplatures SA, La Chaux-de-Fonds	 CLIN D'AILES Clin d'Ailes – Musée de l'Aviation Militaire de Payerne, Payerne
	Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA, Lausanne	 Airport Security Solutions Custodio AG, Zürich-Flughafen
	AeroVisto Group, Staad	 ddpConcepts GmbH, Ennetbürgen
	Air-Espace Flight Academy, Colombier	 dnata Switzerland AG, Zürich-Flughafen
	Airline Assistance Switzerland AG, Zürich-Flughafen	 Dufrey International AG, Basel
	AIRPORT BUOCHS AG, Buochs	 easyJet Switzerland SA, Genève-Aéroport
	Air Service Basel GmbH, Basel-Flughafen	 Ecole de Parachutisme de Château-d'Oex Sàrl, Château-d'Oex
	Albinati Aeronautics SA, Genève-Aéroport	 ST. MORITZ • Samedan Engadin Airport AG, Samedan
	AllJets AG, Kloten	 Eraneos Switzerland AG, Zürich
	AMAC Aerospace Switzerland AG, Basel	 Attorney-at-law Rechtsanwalt Ermini AG, Zürich
	Association Genevoise d'Aviation d'Affaires AGAA, Genève-Aéroport	 BASEL • MULHOUSE • FREIBURG EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
	Avenergy Suisse, Zürich	 BERN Flughafen Bern AG, Belp
	Aviation by Brandt GmbH, Sarnen	 Flughafen Zürich AG, Zürich-Flughafen
	Aviationsuisse, Zürich	 FLUGSCHULE BASEL Flugschule Basel AG, Basel-Flughafen
	Aviation Media AG, Teufen ZH	 FLUGSCHULE EICHENBERGER AG Flugschule Eichenberger AG, Buttwil
	AviSwiss GmbH, Zollikon	 FRANKE INDUSTRIES Franke Industrie AG, Aarburg
	Beyond Gravity, Zürich	 g-unlimited GmbH, Neftenbach
	Board of Airline Representatives in Switzerland B.A.R., Zürich-Flughafen	 General Aviation Genossenschaft Basel, Basel-Flughafen
	BTEE SA Environnement – Sécurité – Aéroportuaire / AIRTRACE, Genève	 GENÈVE AÉROPORT Genève Aéroport
	Cargologic AG, Zürich-Flughafen	 GLOBAL AEROSPACE Global Aerospace Underwriting Managers Ltd. Zurich Branch, Zürich

Mitglieder | Les membres

	groWing of Switzerland GmbH, Hünenberg
	Helvetic Airways AG, Wilen SZ
	Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Kloten
	IG Air Cargo Switzerland, Zürich-Flughafen
	IG Berner Luftverkehr, Bern
	IG Flughafen Zürich, Zürich-Flughafen
	IG EUROAIRPORT, Basel
	Ingold Aviation LLC, Zürich
	ISS Facility Services AG, Zürich-Flughafen
	Japat AG, Basel
	Jet Aviation AG, Basel
	Jetcraft Switzerland GmbH, Zürich-Flughafen
	KESSLER & CO AG, Zürich
	Kopter Group AG, Mollis
	Legendair Ltd., Beinwil am See
	Lightwing Aircraft AG, Stans
	Lufthansa Aviation Training Switzerland AG, Opfikon
	Lugano Airport, Agno
	Mecaplex AG, Grenchen
	Meyer Legal, Genève
	Motorfluggruppe Thurgau, Lommis
	Motorflug-Veteranen des AeCS – Vétérans du vol à moteur de l'AéCS, Luzern
	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans
	Protectas Aviation Security AG, Zürich-Flughafen

	Proventavia LLC, Schindellegi
	Q.C.M. Holding, Belp
	Rega, Schweiz. Rettungsflugwacht, Zürich-Flughafen
	Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG, Grenchen
	RUAG AG, Emmen
	SASPA Swiss Aviation Services Providers Association, Zürich
	Schellenberg Wittmer SA, Genève
	Schweizer Luftwaffe, Bern
	Schweiz. Gletscherpiloten-Vereinigung SGPV – Association suisse des pilotes de glaciers ASPG, Luzern
	Schweiz. Hängegleiter-Verband – Fédération Suisse de Vol Libre, Zürich
	Schweiz. Helikopterverband SHeV, Luzern Fédération suisse des hélicoptères, Luzern
	Schweiz. Verband flugtechnischer Betriebe – Association suisse des entreprises aérotechniques, Basel
	Schweiz. Verband Ziviler Drohnen – Federation Suisse des Drones Civils, Würenlos
	Schweiz. Vereinigung für Flugwissenschaften – Association suisse des sciences aérotechniques, Zürich
	ShAir AG, Zürich
	Skyguide, Schweizerische AG für zivile und militärische Flugsicherung, Genf
	skyjet AG, Kägiswil
	Slot Coordination Switzerland, Zürich-Flughafen
	Spaceangels Consulting GmbH, Vaduz
	Speedwings Business SA, Payerne
	SSIG Swiss Space Industries Group, Zürich
	SWISSt012, Lausanne
	swiss aeropole SA, Payerne
	Swiss Aerospace Cluster, St.Gallen

Mitglieder | Les membres

 SWISSMEM SWISS ASD	SWISS ASD The Aeronautics, Security and Defence Division of Swissmem, Zürich	Einzelmitglieder Membres physiques
 SBAA	Swiss Business Aviation Association SBAA, Zürich-Flughafen	Paul Kurrus, Ehrenpräsident, Arlesheim
 SWISS FLIGHT SERVICES	Swiss Flight Services SA, Colombier	Dr. Pierre Moreillon, Ehrenpräsident, Lausanne
 SWISS	Swiss International Air Lines AG, Basel	Kurt Howald, Ehrenmitglied, Muri b. Bern
 SHA	Swiss Helicopter Association, Bern	Dr. Dieter Neupert, Ehrenmitglied, Zollikon
 swissport	Swissport International AG, Zürich-Flughafen	Christian P. Tschudi, Ehrenmitglied, Rüschlikon
 PSA	Swiss PSA, Swiss Pilot School Association	
 PARTNER	Swiss Quality Broker Partner AG, Sargans	Fördermitglieder Membre de soutiens
 Synhelion	Synhelion AG, Zürich	 Berufsbildungsforum Zürcher Unterland-Flughafen
 TEKO	TEKO Schweizerische Fachschule, Luzern	Bruno Dobler, Andermatt
 THOMMEN	Thommen Aircraft Equipment AG, Muttenz	Martin Kellerhals, Winterthur
 Vebego	Vebego AG, Zürich	Heinz Wipf, Zürich
 FLIEGER-FLAB-MUSEUM	Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe, Dübendorf	
 verkehrshaus	Verkehrshaus der Schweiz, Luzern	
 ZIMEX	Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg	
 ZURICH	Zürich Versicherungsgesellschaft, Zürich	

Stimmen | Échos



«Die Luft- und Raumfahrt hat für die Schweiz grosse Bedeutung. Sie ist wichtig für die wirtschaftliche Stärke und die technologische Innovation. Dank Flughäfen und Airlines ist die Schweiz mit der ganzen Welt verbunden. Das stärkt die internationale Vernetzung unseres Landes, den Tourismus und den Export. Schweizer Unternehmen liefern zudem wichtige Komponenten für Flugzeuge und Satelliten.»

Nationalrat Philipp Kutter, Präsident PGLR

«L'aéronautique et l'aérospatiale sont essentielles pour la Suisse. Elles jouent un rôle majeur pour la force économique et l'innovation technologique du pays. Ce sont les aéroports et les compagnies aériennes qui relient la Suisse aux quatre coins du monde. Ils sont au cœur de l'ancrage international du pays, du tourisme et de l'exportation. Les entreprises suisses sont également des fournisseurs importants de composants pour les avions et les satellites.»

Conseiller national Philipp Kutter, Président du GPAA

«Der Flughafen Genf, der in seinem Territorium eingeschränkt ist, stellt die Innovation in den Mittelpunkt seiner Bemühungen. Nach der Einführung eines Quotensystems zur Reduzierung der nächtlichen Flugbewegungen und dem Abschluss der Verhandlungen über die Flughafengebühren, welche Anreize zur Erhöhung des Anteils von Flugzeugen der neuesten Generation beinhalten, kann Genève Aéroport auch dank dem Support der AEROSUISSE gelassen in die Zukunft blicken. Eine kürzlich erneuerte Governance ermöglicht die Umsetzung des Programms CAP 2030, das den Flughafen in ein globales multimodales Zentrum mit einem neuen Terminal umwandeln soll.»

Alt Nationalrat Christian Lüscher, VRP Genève Aéroport

«Contraint dans son territoire, l'aéroport de Genève place l'innovation au cœur de ses préoccupations. Après le déploiement d'un système de quotas pour réduire les mouvements nocturnes, et la conclusion de négociations sur les redevances aéroportuaires comprenant des mesures incitatives afin d'augmenter la part d'appareils de dernière génération, Genève Aéroport peut regarder sereinement son avenir avec une gouvernance récemment renouvelée lui permettant d'accompagner le déploiement de son ambitieux programme CAP 2030 qui vise à faire de l'aéroport un pôle multimodal global doté d'une nouvelle aérogare moderne.»

Ancien conseiller national Christian Lüscher, Président du Conseil d'administration de Genève Aéroport



«Unsere exportorientierte Region Basel ist ein zentraler Logistik-Hub. Kein anderer Wirtschaftsraum unseres Landes exportiert mit über 100 Milliarden Franken Umschlagswert pro Jahr mehr Güter. Die Luftfracht, die über den dritten Landesflughafen EuroAirport abgewickelt wird, spielt dabei eine wichtige Rolle. Aber auch im Passagierverkehr generiert der Luftverkehr Wertschöpfung und Mehrwert für unsere Wirtschaft. Damit dies auch in Zukunft so bleibt, setzen wir uns wie AEROSUISSE engagiert für den Luftverkehr ein.»

Martin Dätwyler, Direktor Handelskammer beider Basel

«Tournée vers l'exportation, notre région bâloise est une plaque tournante logistique importante. Aucun autre espace économique de notre pays n'exporte autant de marchandises, il s'agit d'une valeur de transbordement de plus de 100 milliards de francs par an. Le fret aérien qui transite par l'EuroAirport, troisième aéroport national, en fait une partie importante. L'aérien génère également de la valeur ajoutée et une plus-value pour notre économie dans le domaine du transport de passagers. Pour qu'il en soit toujours ainsi à l'avenir, nous nous engageons, comme AEROSUISSE, en faveur du transport aérien.»

Martin Dätwyler, Directeur de la Chambre de commerce des deux Bâle



AERO  SUISSE

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

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

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