

Auf dem Umschlag ist die zur Zeit älteste bekannte — vermutlich um 1440 in Basel entstandene — Karte abgebildet, auf der ein Teil von Nordamerika eingetragen ist. Westlich von Grönland ist er als *Vinlanda Insula* bezeichnet und entspricht lagemässig den Gebieten von Labrador und Neu-Fundland. Die Reproduktion der Karte stimmt in Grösse und Farbe mit dem Original überein.

In dem von der Yale University Press, New Haven und London, 1965 herausgegebenen Buch *The Vinland Map and the Tartar Relation* behandeln die Verfasser Skelton, Marston und Painter eingehend ihre Entstehung.

Etablie probablement en 1440 à Bâle, la carte représentée sur la couverture est le plus ancien document connu à ce jour sur lequel figure une partie de l'Amérique du Nord. Située à l'ouest du Groenland, celle-ci porte le nom de *Vinlanda Insula* et sa position correspond aux territoires du Labrador et de Terre-Neuve. La reproduction de la carte est conforme à l'original quant à la grandeur et à la couleur.

Dans le livre *The Vinland Map and the Tartar Relation*, édité en 1965 par la Yale University Press, New Haven et Londres, les auteurs Skelton, Marston et Painter traitent en détail de l'origine de cette carte.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Luftfahrt und Luftamt 1972	2— 7
Gewerbmässiger Luftverkehr	15
Linienverkehr	16
Europäisches Liniennetz	17
Interkontinentales Liniennetz	18—19
Gewerbmässiger Luftverkehr Schweiz—Ausland v. v. (Graphik)	20
Flughafenstatistik des gewerbmässigen Luftver- kehrs	21
Passagier-Linienverkehr	22
Passagiere im Nichtlinienverkehr	23
Frachtverkehr	24
Luftfahrzeuge	24
Privatflugwesen	25
Nichtlinienverkehr nach Flugplätzen	26
Verkehr auf Aussenlandeplätzen	26
Luftfahrtpersonal	27
Förderung des fliegerischen Nachwuchses	27
Unfälle schweizerischer Luftfahrzeuge	28
Luftfahrzeugbuch	28
Luftfrachtverkehr nach Warengruppen	29
Verkehrsströme	30
Flugsicherung, Luftstrassenverkehr	31
Verteilung der Baukosten der Flughäfen	32
Nordatlantikverkehr	33
Ausländische Linienverkehrsunternehmen	33
Verkehr auf europäischen Flughäfen	34
Verkehr auf den wichtigsten Flughäfen der Welt	34
Linienverkehr von IATA-Gesellschaften	35
Organisation des Eidgenössischen Luftamtes	36

Table des matières

	Page
La navigation aérienne et l'Office de l'air en 1972	8—14
Trafic commercial	15
Trafic de lignes	16
Réseau européen	17
Réseau intercontinental	18—19
Trafic aérien commercial Suisse—étranger v. v. (graphique)	20
Statistique des aéroports du trafic commercial	21
Passagers du trafic de lignes	22
Passagers du trafic hors des lignes	23
Trafic de fret	24
Aéronefs	24
Aviation privée	25
Trafic hors des lignes d'après les aérodromes	26
Trafic sur les places d'atterrissage en montagne	26
Personnel aéronautique	27
Formation aéronautique subventionnée	27
Accidents d'aéronefs suisses	28
Registre des aéronefs	28
Trafic de fret d'après les groupes de marchan- dises	29
Courants de trafic	30
Sécurité aérienne, trafic dans les voies aériennes	31
Répartition des frais de construction des aéroports	32
Trafic sur l'Atlantique Nord	33
Entreprises étrangères du trafic de lignes	33
Trafic sur les aéroports européens	34
Trafic sur les principaux aéroports du monde	34
Trafic de lignes des compagnies membres de l'IATA	35
Organisation de l'Office fédéral de l'air	36

Zu beziehen beim Eidgenössischen Luftamt zum Preise von Fr. 4.—
Bei Verwendung von Zahlen aus der schweizerischen Luftverkehrsstatistik wird um Quellenangabe gebeten

En vente au prix de fr. 4.— à l'Office fédéral de l'air
En cas d'emploi des données fournies par la statistique du trafic aérien suisse, on est prié d'indiquer la source

La navigation aérienne et l'Office de l'air en 1972

1. Principaux événements

- 8 février: Réponse du Conseil fédéral au Conseil-exécutif du canton de Berne concernant l'aéroport continental de Berne;
- 19 juin: Participation des pilotes de Swissair à la grève de protestation déclenchée par l'IFALPA contre la piraterie aérienne;
- 1er juillet: Ouverture du pavillon «Aéronautique et Astronautique» du Musée suisse des transports, Lucerne;
- 20 septembre: Décision du Grand Conseil du canton de Berne relative à un aéroport au «Grand Marais»: renonciation à l'élaboration d'un projet détaillé; mise en réserve d'un terrain approprié pour garantir toute liberté de décision future;
- 19 octobre: Accord entre les délégations de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC), des Etats-Unis et du Canada concernant la réglementation des vols d'affrètement (vols «charter») sur l'Atlantique Nord;
- 1er novembre: Mise en vigueur des interdictions des vols de nuit sur les aéroports de Zurich, Genève et Bâle;
- 4 décembre: Recommandation de la Commission fédérale de la navigation aérienne au sujet de la délimitation entre les vols de lignes et les vols d'affrètement;
- 12 décembre: Arrêté fédéral allouant une subvention de 32 millions de francs pour la 5e étape d'agrandissement de l'aéroport de Genève-Cointrin;
- 13 décembre: Echec de la conférence de l'IATA convoquée en vue de régler les tarifs du trafic de lignes sur l'Atlantique Nord;
- 15 décembre: Mise en service du premier DC-10 de Swissair;
- 20—21 décembre: Grève du zèle des contrôleurs de la circulation aérienne sur les aéroports de Zurich et de Genève.

2. Législation

L'arrêté fédéral concernant les mesures à prendre pour encourager la formation des jeunes pilotes et des grenadiers parachutistes a été adopté le 20 décembre. Il constitue une nouvelle version de l'arrêté du 3 octobre 1958 et s'étend aux mesures propres à encourager l'instruction préparatoire de la technique du parachutisme.

Mentionnons en second lieu les dispositions suivantes:

- 4 février/15 juillet: Deux modifications de l'annexe du règlement de l'Office de l'air du 28 oc-

tobre 1971 relatif à la perception de redevances de navigation aérienne de route;

- 23 mars: Complément aux concessions des aéroports de Zurich et de Genève par des dispositions sur les interdictions des vols de nuit;
- 1er juin: Concession du droit de construire pour l'agrandissement ultérieur de l'aéroport de Zurich;
- 11 juillet: Complément au règlement du 11 décembre 1969 concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique;
- 30 août: Ordonnance du Département des transports et communications et de l'énergie concernant la nouvelle désignation des places d'atterrissage en montagne;
- 22 novembre: Ordonnance du Conseil fédéral concernant l'école suisse d'aviation de transport (révision de l'arrêté du Conseil fédéral du 19 juin 1964).

3. Relations internationales

C'est surtout lors des réunions suivantes que s'est exprimée la collaboration au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI):

- 7e conférence sur le financement des stations océaniques de l'Atlantique Nord (Paris, 6 au 24 mars);
- 7e conférence de la Commission de navigation aérienne (Montréal, 5 au 28 avril);
- 19e session du comité juridique (Montréal, 22 mai au 2 juin): révision des dispositions de la Convention de Varsovie concernant les envois postaux et le fret;
- Conférence sur le réseau du service fixe des télécommunications météorologiques (Paris, 11 au 22 septembre).

Du 30 mai au 1er juin et les 27 et 28 novembre, la 5e assemblée intermédiaire de la CEAC s'est tenue à Paris; on note en outre une série de conférences des directeurs généraux, de sessions des comités permanents ainsi que de sous-comités et de groupes de travail. La réglementation des vols d'affrètement au-dessus de l'Atlantique Nord a nécessité un travail intense; les entretiens qui eurent lieu le 19 octobre à Ottawa avec les autorités américaines et canadiennes ont abouti à une déclaration de principe concernant la réglementation future (voir ch. 4). En ce qui concerne les accords bilatéraux, on relève l'évolution suivante:

- Nouveaux accords paraphés: aucun;
- Nouveaux accords signés: Gabon, Iran;
- Nouveaux accords entrés en vigueur: Libye;
- Accords existants complétés par de nouvelles dispositions annexes: République fédérale d'Allemagne, Ceylan, Hongrie.

Des pourparlers préliminaires à un accord sur les transports aériens ont eu lieu du 11 au 16 juin à Pékin avec la République populaire de Chine. Les négociations proprement dites sont prévues pour 1973.

Le 27 novembre, un accord technique relatif à la surveillance de l'activité de la communauté de travail KSSU (KLM, SAS, Swissair, UTA) a été signé à Paris par les autorités aéronautiques du Danemark, de la France, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Suède et de la Suisse (accord NSSF).

4. Trafic aérien commercial

a) Généralités

Dans le monde entier et vue dans son ensemble, la situation financière des entreprises de transports aériens continue d'être tendue; on remarque toujours une pression sur les tarifs provenant des excédents de capacité dans le trafic de lignes et le trafic hors des lignes, combinée à une augmentation inflationniste des frais; cette tension est également due, dans une large mesure, à l'accroissement de la charge des intérêts et des dépenses faites pour la protection de l'environnement, ainsi qu'au financement des programmes d'investissement.

L'augmentation apparemment illimitée du volume du trafic et des recettes ne doit pas faire illusion sur les influences négatives auxquelles est exposé le trafic aérien et qui rendent la situation toujours plus instable:

- La concurrence acharnée entre les fabricants d'avions et entre les entreprises de transports accélère le développement technique. Les nouveaux modèles d'avions se succèdent rapidement: aujourd'hui, les avions à réaction sont devenus quotidiens, les avions gros porteurs («wide body») ont été mis en service, les appareils supersoniques et les avions à décollage court sont en essai et prendront une importance pratique pendant la prochaine décennie. La durée d'utilisation des flottes en exploitation est relativement courte alors que les frais d'amortissement et de transformation sont proportionnellement élevés. Certes, les nouveaux modèles d'avions et les nouvelles catégories de types permettent généralement d'améliorer la rentabilité de l'exploitation; leur réalisation implique cependant que l'offre accrue puisse être utilisée dans une mesure satisfaisante et à des tarifs avantageux; ce n'est précisément pas encore le cas, d'une façon générale, des avions gros porteurs. Le jour où ce seuil sera entièrement franchi, les frais dont nous avons parlé pourront s'équilibrer; mais il faudra — même à ce moment-là — se livrer dans le domaine du trafic aérien à ces considérations d'ordre général qui deviennent aujourd'hui de plus en plus impérieuses pour l'industrie quant à l'utilisation et au gaspillage des matières premières.
- L'augmentation exponentielle du trafic de masse pose des exigences toujours plus élevées à l'infrastructure. Cela s'applique à l'exploitation et aux installations de la sécurité aérienne tout autant qu'aux aéroports eux-mêmes, où la réception et l'enregistrement des passagers, des avions et des marchandises de même que les raccordements ferroviaires et routiers conduisent à de nouvelles dimensions. Il en résulte des dépenses extraordinairement élevées qui, à leur tour, entraînent des charges croissantes pour les entreprises de transport sous forme de redevances de sécurité aérienne et d'aéroport.
- A cela s'ajoutent les frais en constante augmentation consacrés à la protection de l'environnement, qu'il faut comprendre essentiellement comme un déplacement

de frais sociaux selon le principe de causalité ce qui, dans cette mesure, est entièrement justifié en soi.

- Enfin, les frais ont tendance à augmenter, d'une façon générale, également dans le trafic aérien; c'est notamment le cas dans le secteur du personnel, tant chez les entreprises de transport que sur les aéroports et dans la sécurité aérienne.
- Du côté des recettes, cependant, la pression sur les tarifs dont nous avons parlé précédemment ne permet plus aux compagnies de couvrir entièrement leurs frais, que ce soit d'une façon générale ou du moins dans certains secteurs ou domaines importants.

La rentabilité du trafic aérien ne saurait se référer uniquement à certaines entreprises de transport ou encore au seul trafic de lignes; il faut au contraire considérer ce problème dans son intégralité. Pour la Suisse, cette considération ne doit pas se limiter à la compagnie nationale, qui a été en mesure de présenter des bilans réjouissants même pendant ces dernières années souvent critiques; il ne faut pas y adjoindre seulement les entreprises du trafic hors des lignes, dont la plupart réussissent actuellement à faire des bénéfices, mais précisément aussi les aéroports et la sécurité aérienne. Rappelons à cet égard que l'actuel agrandissement de l'aéroport de Zurich coûtera au total un milliard de francs environ et que la Confédération dépense annuellement 50 à 100 millions de francs en faveur de l'aménagement des aéroports, quelque 30 à 40 millions de francs pour la sécurité aérienne et plus de 10 millions de francs pour les mesures de prévention contre les attentats dans le trafic aérien. Même si les compagnies aériennes et les aéroports étaient en mesure de balancer leurs comptes, il ne saurait être raisonnablement question d'une autonomie financière complète du trafic aérien suisse tant que les dépenses de la Confédération ne peuvent être équilibrées par des redevances provenant du trafic aérien lui-même. Nous sommes encore loin de ce but, que nous devons néanmoins nous efforcer d'atteindre à longue échéance. Une grande partie des tarifs actuels du trafic de lignes et du trafic hors des lignes n'est possible que grâce aux pouvoirs publics qui se chargent d'une part non négligeable des frais. Or il s'agit là d'un subventionnement indirect. Ceux qui parlent en faveur du maintien d'une telle situation en invoquant le slogan de l'«aviation populaire» devraient en être conscients.

Ce slogan ainsi que d'autres ont également joué un certain rôle dans la discussion publique sur la relation entre le trafic de lignes et le trafic hors des lignes à l'époque où l'Office de l'air entreprit de différencier plus nettement les deux espèces de trafic. Relevons à la base les points suivants:

- La loi sur la navigation aérienne établit une différenciation claire entre le régime juridique du trafic de lignes et celui du trafic hors des lignes, sans pour autant définir ces deux notions de plus près. En 1966, le Département des transports et communications et de l'énergie décida qu'il fallait considérer les vols de navette comme du trafic hors des lignes.
- Selon l'article 163 du règlement d'exécution, l'Office de l'air est chargé de veiller à ce que des transports aériens soumis à concession (trafic de lignes) ne soient pas pratiqués sous le régime d'une simple autorisation (trafic hors des lignes). Le règlement d'exécution n'énonce donc pas non plus de définition.
- La question de la délimitation exacte acquit une signification particulière du fait de la forte expansion des vols interilles, très fréquents, réguliers et de courte durée.

Il y eut tout d'abord une grande agitation due en partie à de réels malentendus, mais accentuée par le désir de défendre les divers intérêts en jeu.

Retenons les points suivants:

- Il ne s'agit pas de modifier la réglementation existante mais de l'appliquer (la réglementation comme telle devra être discutée plus tard).
- Il ne s'agit pas, en premier lieu, de protéger le trafic de lignes, mais simplement de le délimiter.
- Il ne s'agit pas d'étendre la latitude d'appréciation dont dispose l'Office de l'air, mais de la délimiter avec plus de précision.

Cette question a été discutée en détail au sein de la Commission de la navigation aérienne, qui décida finalement de recommander l'introduction d'une disposition en conséquence dans la future ordonnance d'exécution et de la mettre en vigueur le 1er novembre 1973. La portée pratique de ces nouvelles dispositions ressort du fait qu'environ 10 % seulement des vols intervilles effectués au cours de l'année se situent au-delà de la nouvelle limite; cela n'aura en fait aucune influence sur les milliers d'autres vols d'affrètement. Il ne saurait donc être question de restrictions radicales.

Pour ce qui est du trafic au-dessus de l'Atlantique Nord, on constate un intéressant renversement des tendances. Alors que les compagnies assurant le trafic hors des lignes enregistreraient, au cours de ces dernières années, un taux d'accroissement beaucoup plus élevé que celui des compagnies de lignes, c'est exactement le contraire qui s'est produit en 1972. Pour la première fois depuis plusieurs années, le nombre absolu des passagers transportés par les entreprises d'affrètement a rétrogradé. Cela démontre le succès des mesures tarifaires prises par l'IATA. Il se pourrait toutefois qu'il s'agisse là d'une victoire à la Pyrrhus; l'avenir nous le dira.

b) Trafic de lignes

Dans le trafic de lignes, l'établissement des tarifs a une très grande importance. Pour des raisons qui tiennent à la tâche même du trafic de lignes, ces tarifs sont presque partout soumis à l'approbation de l'autorité. Cela signifie, pour le trafic international, que les tarifs jouent un rôle primordial dans les relations entre Etats. La mise au point et la coordination des tarifs ont toujours constitué une fonction essentielle de l'IATA, d'autant plus importante que seuls des experts hautement spécialisés sont encore en mesure de dominer l'interdépendance mondiale et l'extrême variété des structures tarifaires; lors de l'élaboration des tarifs, les autorités de la plupart des Etats doivent inévitablement s'en tenir aux principes établis. Ces dernières années, cependant, l'IATA a rencontré des difficultés croissantes à concilier les intérêts de tendances divergentes; l'évolution a été caractérisée par des crises répétées et toujours plus graves. C'est ainsi que les Etats n'étaient pas parvenus à s'entendre, avant la fin de l'année 1972, sur les nouveaux tarifs applicables à partir du 1er avril 1973. Quelle que soit l'issue de cette nouvelle crise, elle démontre de façon évidente que la situation actuelle ne peut plus durer.

Pour trouver une solution, il est capital de dégager les raisons de cette fâcheuse évolution et d'y remédier. Nous pensons que les causes en sont les suivantes:

- La volonté des participants de renoncer à leurs propres intérêts immédiats au profit d'une réalisation à long terme fait défaut.
- Le développement du trafic de masse est lié à une forte pression concurrentielle qui est encore accrue par les efforts de l'industrie aéronautique.
- Le manque d'intégration du trafic hors des lignes accentue les difficultés déjà existantes.
- La règle de l'unanimité en vigueur au sein des conférences tarifaires de l'IATA permet n'importe quelle obstruction.

Swissair a de nouveau clôturé l'exercice par des chiffres d'autant plus satisfaisants que son exploitation subit, par sa nature même, des influences qui ont été néfastes dans le monde entier à l'économie du trafic aérien. Sa flotte s'est enrichie d'un premier DC-10 qui a été mis en exploitation le 15 décembre au-dessus de l'Atlantique Nord. Un accord-cadre de coopération technique a été conclu le 29 mars avec la compagnie Austrian Airlines; il exprime, sous une forme plus modeste, l'objectif qui avait été prévu à l'origine d'une communauté d'exploitation étendue. En ce qui concerne l'évolution du réseau, notons les points suivants:

- Un troisième vol hebdomadaire à destination du Brésil a été introduit le 1er février;
- Ankara n'est plus desservi depuis le 1er avril;
- Le 1er novembre, un nouveau service de fret a été introduit vers la Scandinavie, tandis que le fret à destination de Stuttgart est désormais transporté par camion;
- Le service d'autobus Berne—Kloten, assuré par les CFF et les PTT, connaît une évolution très satisfaisante; la demande actuelle dépasse déjà la demande maximale enregistrée à l'époque où le service d'apport était assuré par avion.

Le nombre des entreprises étrangères de lignes qui desservent la Suisse a varié en cours d'année de 52 à 57; il était de 55 à la fin de 1972.

Il y a lieu de mentionner les nouveaux services suivants:

- Damas—Athènes—
Genève—Paris (Syrian Arab Airlines) d'avril à novembre;
- Stansted ou
Southend—Bâle (British Air Ferries) à partir du mois de mai (surtout pour le transport de voitures);
- Londres—Berne (Dan-Air) à partir de juin; Berne a retrouvé de ce fait un certain trafic de lignes;
- Rio—Madrid—
Genève—Zurich (Varig) à partir d'août;
- Singapour—Colombo—
Bahrein—Athènes—
Zurich—Londres (Singapur Airlines) depuis le mois d'août;
- Innsbruck—Zurich (Bayerischer Flugdienst Transair) à partir de novembre;
- Marseille—Genève (Air France) à partir de décembre.

c) Trafic hors des lignes

Nous avons exposé précédemment les efforts réalisés sur le plan national afin d'établir une délimitation plus nette entre le trafic de lignes et le trafic hors des lignes; relevons aussi ceux qui ont été accomplis par la CEAC en vue d'instituer une réglementation internationale, particulièrement pour le trafic au-dessus de l'Atlantique Nord. Les études approfondies et les négociations avec les autorités du Canada et des Etats-Unis ont abouti à un résultat substantiel: le 19 octobre, une déclaration commune de principe a pu être signée à Ottawa. Cette déclaration prévoit l'introduction, le 1er avril 1973, d'une nouvelle catégorie de vols d'affrètement qui ne tiendra plus compte de l'ancien critère d'affinité: ce n'est plus l'appartenance des voyageurs à un groupe préexistant qui sera déterminante, mais la réservation ferme 90 jours au moins avant le voyage dans le cadre d'un groupe de 40 personnes au minimum et pour une durée de séjour minimale de 14 jours en été et de 10 jours en hiver (Advance Booking Charter/ABC). Il conviendra d'attendre la réalisation pratique de cet arrangement pour savoir s'il donnera satisfaction.

A la fin de l'année, 59 autorisations générales d'exploitation avaient été octroyées (63 en 1971). L'évolution des trois principales compagnies assurant le trafic hors des lignes est la suivante:

— Balair (Bâle): 12 584 heures de vol,
393 802 passagers-étapes.

Le capital a été porté de 22 à 32 millions de francs, la majorité ayant été reprise par Swissair; un emprunt de 15 millions de francs a été ouvert. La compagnie a fait l'acquisition d'un DC-8-63. Dans l'exercice de ses fonctions, l'équipage est désormais assimilé à un équipage de Swissair. La question juridique de l'organisation autonome de l'exploitation a été discutée. La Confédération a chargé Balair d'effectuer des vols d'assistance au Bangladesh; les vols UNTSO à destination du Proche-Orient se sont poursuivis.

Etat de la flotte à la fin de l'année:

1 DC-3, 1 DC-6, 1 DC-8-55, 1 DC-8-63, 1 Mystère 20 (loué).

— SATA (Genève): 8 792 heures de vol,
241 498 passagers-étapes.

Le capital a passé de 6 à 9 millions de francs. Une troisième Caravelle SE-210-10-B1R à été mise en exploitation.

Etat de la flotte à la fin de l'année:

1 Convair 640, 3 Caravelle-210-10-B1R.

— Phoenix (Bâle): 3 149 heures de vol,
127 575 passagers-étapes.

Le capital-actions s'élève à 2 millions de francs. Un Boeing 707 a été mis en service; l'autorisation générale d'exploitation pour le BAC-111 a été prorogée jusqu'au 30 octobre 1973, celle du Boeing 707 jusqu'au 31 mars 1973 (vols de fret).

Etat de la flotte à la fin de l'année:

1 BAC-111, 1 Boeing 707.

Les entreprises suisses ont effectué 7362 vols d'affrètement, ainsi que 1228 sous forme de vols intervilles (aller et retour comptés à double). Des autorisations ont été accordées à des entreprises étrangères pour un total de 8755 vols; elles ont été refusées pour 35 vols (surtout à cause du manque de réciprocité).

5. Personnel aéronautique

Les efforts faits en vue de renouveler et d'unifier les documents d'examen et les examens eux-mêmes ont été poursuivis. L'introduction du nouveau règlement concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique a exigé l'échange et le remplacement d'environ 9000 licences.

Le nombre des licences nouvellement délivrées a quelque peu diminué (3777 contre 3980) par rapport à 1971, année qui avait bénéficié de conditions météorologiques exceptionnelles; en ce qui concerne les licences des pilotes de ligne, cette diminution peut aussi avoir été provoquée par la mise en service des avions gros porteurs. Pour les licences du personnel de l'infrastructure, les chiffres sont restés stationnaires (148 contre 153), à l'exception de celui des contrôleurs de la circulation aérienne (27 contre 16) où il y a encore un certain retard à combler.

L'Office de l'air a organisé sept cours d'instructeurs de vol pour la formation des cadres. Il a en outre organisé à nouveau un cours pour les contrôleurs d'aéronefs.

Dans l'instruction aéronautique préparatoire (IAP), on s'est concentré sur les écoles qui répondent le mieux à certaines exigences minimales quant au personnel, aux avions et aux installations.

L'office a ouvert 183 (78) enquêtes pénales pour cause d'infractions au droit aérien. Sur ce nombre, 22 ont été classées, 103 se sont terminées par un prononcé pénal et quatre cas ont été déferés au Ministère public de la Confédération; 44 cas sont encore en suspens. Des amendes jusqu'à 45 francs ont été infligées à des personnes ayant effectué des vols (56 cas) ou des sauts en parachute (14 cas) sans être titulaires d'une licence valable. D'autres infractions ont été punies par des amendes allant jusqu'à 1000 francs.

6. Matériel aéronautique

Les examens de type de l'avion d'instruction et de tourisme AS 202-15 Bravo, construit par l'Usine d'avions et de véhicules SA, Altenrhein, et du planeur B-4/PC-11, de la maison Pilatus, Constructions aéronautiques SA, Stans, ont été achevés. Les certifications du Boeing 707-131 (Phoenix), du DC-8-63 (Balair) et du DC-10-30 (Swissair) ont représenté également une tâche considérable. L'immatriculation du Boeing 707 a été tout d'abord refusée en raison du bruit provoqué qui ne correspondait plus à l'état actuel de la technique; le cas ayant été réexaminé, la demande fut admise à condition que cet avion soit équipé dans le délai d'une année de réacteurs modifiés produisant moins de bruit.

7. Aérodromes

Le 1er juin, le Département des transports et communications et de l'énergie a octroyé au canton de Zurich une concession pour l'agrandissement de l'aéroport de Zurich dans le cadre du projet de concession de 1980; cette décision officielle donnait ainsi le feu vert aux travaux d'aménagement (quatrième étape) pour lesquels les Chambres fédérales avaient voté l'année précédente une subvention de 240 millions de francs.

Le 12 décembre a été adopté l'arrêté fédéral allouant une subvention de 32 millions de francs pour la cinquième étape d'agrandissement de l'aéroport de Genève. Le fait qu'à ce moment-là une grande partie des bâtiments auraient déjà dû être achevés ou en cours de construction a montré une fois de plus la nécessité de transformer la structure et le financement des aéroports nationaux. On étudie actuellement la possibilité de rendre ces aéroports autonomes et de supprimer les subventions fédérales en augmentant dans une notable mesure la participation financière de la Confédération.

Le 8 février, le Conseil fédéral a donné son avis au Conseil-exécutif du canton de Berne sur la question d'un aéroport continental dans la région de Berne. La réaction dans le canton fut en partie très violente, car la réponse du Conseil fédéral avait été interprétée comme une intervention en faveur du projet du «Grand Marais»; en substance, le Conseil fédéral s'était pourtant borné à souligner que ce qui importait à la Confédération était de ne pas faire obstacle prématurément aux besoins et décisions futurs. Le 20 septembre, le Grand Conseil du canton de Berne décida — tout à fait dans ce sens — qu'il fallait s'assurer un terrain approprié pour un développement tout en renonçant à élaborer un projet détaillé d'un aéroport au «Grand Marais».

L'Aéro-Club de Suisse et l'AOPA Suisse avaient recouru contre l'approbation du 29 juillet 1971 du règlement des redevances perçues sur les aérodromes exploitées en vertu d'une concession. Le Département des transports et com-

munications et de l'énergie ayant rejeté le recours le 29 octobre de la même année, les recourants avaient porté l'affaire devant le Conseil fédéral. Celui-ci l'a rejeté en dernière instance le 18 octobre 1972.

Le recours contre l'octroi de l'autorisation d'aménager un champ d'aviation à Kestenholz (décision de l'Office de l'air du 4 décembre 1969, du Département des transports et communications et de l'énergie du 24 août 1970) était encore en suspens à la fin de l'année, de même que les recours déposés contre l'interdiction des vols de nuit décrétée sur les aéroports de Zurich et de Genève.

Le 30 décembre 1971, l'Office de l'air avait rejeté une demande d'autorisation visant à utiliser une place d'atterrissage en campagne près d'Engelberg, parce que l'usage qui en avait été prévu était analogue à celui d'un aéro-drome; un recours déposé contre cette décision fut repoussé le 21 février par le Département des transports et communications et de l'énergie.

Lorsque les concessions des aéroports furent remaniées, en 1971, l'obligation générale d'admettre des usagers fut définie avec plus de sévérité que précédemment (dans le sens des décisions prises à propos des recours déposés en 1971 par les aéroports de Berne-Belp et de Genève-Cointrin). L'exploitante de l'aéroport de Granges interjeta recours contre cette disposition auprès du Conseil fédéral. Elle faisait valoir principalement qu'elle devait être autorisée à refuser l'usage de l'aéroport comme base d'une activité commerciale non seulement pour des raisons de sécurité du trafic, mais également pour préserver ses propres intérêts ou ceux des détenteurs de droits d'usage existants. Le Conseil fédéral rejeta le recours le 9 août en relevant que le concessionnaire est tenu d'adopter une attitude neutre en matière de concurrence, dans les limites des espaces et locaux disponibles, également en ce qui concerne l'octroi des droits d'usage permettant d'utiliser un aéroport comme base d'une activité commerciale.

Après des travaux préparatoires qui se sont étendus sur plusieurs années, le Département des transports et communications et de l'énergie édicta le 30 août une ordonnance concernant la nouvelle désignation des places d'atterrissage en montagne; des recours furent déposés auprès du Conseil fédéral contre deux de ces places d'atterrissage en Valais. L'affaire était encore en suspens à la fin de l'année.

8. Sécurité aérienne et information aéronautique

Le 15 avril sont entrées en vigueur les règles de l'air révisées; elles contiennent de nouvelles dispositions qui ont été introduites dans les pays du monde entier, conformément aux modifications apportées à l'annexe 2 de la Convention de Chicago.

L'introduction des atterrissages par mauvaises conditions météorologiques selon les exigences requises par l'OACI pour les ILS de catégorie II (minima météorologiques: hauteur de décision de 30 m, visibilité de piste de 400 m) a progressé. Depuis l'automne, l'aéroport de Zurich peut être exploité entièrement en catégorie II. A l'aéroport de Genève, en revanche, on a éprouvé certaines difficultés, le «Val du Gobet» situé avant la piste 23 provoquant lors de l'approche des variations dans les indications fournies par les radioaltimètres de bord. Pour remédier à cet inconvénient et garantir le fonctionnement parfait des instruments, il a fallu créer artificiellement, à la hauteur de la piste, une surface de référence plate. Ainsi, l'aéroport de Genève pourra également, vers 1974, être exploité en catégorie II.

Depuis un certain temps, des pourparlers sont en cours avec les contrôleurs de la circulation aérienne à propos d'une augmentation de salaire. Le 20 décembre, ceux-ci déclenchèrent une grève du zèle pour mieux appuyer leurs revendications, grève qui provoqua de gros embouteillages et de nombreux retards dans le trafic d'avant-Noël sur les aéroports de Zurich et de Genève. Cette grève, qui porta préjudice surtout à Swissair, fut arrêtée le lendemain. Elle jeta une ombre pénible sur l'année du jubilé de Radio-Suisse SA, qui avait été fondée le 23 février 1922 et s'acquitta à la perfection et avec succès, depuis le 1er janvier 1931, de la sécurité aérienne de l'aviation civile.

Le Service des obstacles à la navigation aérienne a entrepris d'examiner en détail les obstacles existants. Pour mener à bien cette délicate opération, il s'est assuré le précieux concours des autorités cantonales compétentes. En automne, lors des grandes manœuvres de l'aviation militaire, on a temporairement déplacé pour la première fois une voie aérienne: la A9 a été reportée vers l'est, passant pendant quatre jours par Altenrhein-Schuls et conduisant jusque dans la région de contrôle terminale de Milan. L'opération a parfaitement réussi.

En corrélation avec la planification du nouveau bâtiment de la sécurité aérienne «Hagenbuck» près de Winkel (ZH), un groupe de travail mixte examine si et comment les services civil et militaire de la sécurité aérienne peuvent être réunis, au sens de l'article 40 de la loi sur la navigation aérienne.

La carte aéronautique au 1 : 500 000 (carte OACI) a été publiée en avril dans sa 6e édition. Elle doit faire l'objet d'une révision totale en 1976.

Au Bureau de coordination pour les tirs et la sécurité de la navigation aérienne (COTSENA), le nombre des tirs militaires annoncés a été quelque peu supérieur à 5000.

9. Protection de l'environnement

Le 1er novembre, l'interdiction des vols de nuit est entrée en vigueur sur les aéroports de Zurich et de Genève après des préparatifs de grande envergure ayant exigé beaucoup de temps. Cette interdiction avait été décrétée le 23 mars comme modification des concessions d'exploitation de ces aéroports. Le conseil d'administration de l'aéroport de Bâle-Mulhouse décida à la même date d'introduire une interdiction analogue. Elle comprend en substance les dispositions suivantes:

- Trafic de lignes: les décollages et les atterrissages ne sont admis que jusqu'à 24 heures; s'ils sont retardés, ils sont admis jusqu'à 0 h 30 sans autorisation particulière; à partir de 0 h 31, ils ne sont admis avec une autorisation exceptionnelle que pour des raisons importantes; le matin, les atterrissages ne sont autorisés qu'à partir de 5 heures et les décollages à partir de 6 heures.
- Trafic commercial hors des lignes: l'exploitant de l'aéroport peut avancer d'une heure le début de l'interdiction et en reporter la fin à 6 heures.
- Trafic privé: l'exploitant de l'aéroport établit lui-même les restrictions entre 22 heures et 6 heures.

La loi sur la navigation aérienne soumet le trafic de lignes au régime de la concession, alors que le reste du trafic commercial n'est soumis qu'à autorisation, ce qui est l'expression d'un ordre de priorité sous l'angle de l'intérêt public. C'est en vertu de ce même ordre de priorité que l'exploitant de l'aéroport a la possibilité, pour ce qui concerne la forme de l'interdiction des vols de nuit, d'établir lui-même en partie la réglementation des vols commerciaux hors des lignes et en totalité celle des vols privés.

Divers groupes d'intéressés recoururent auprès du Conseil fédéral contre la forme de l'interdiction des vols de nuit, les uns parce qu'ils estimaient qu'elle n'allait pas assez loin, les autres pour la raison contraire. A la fin de l'année, il n'y avait pas encore de décision définitive. Sans vouloir en rien préjuger l'issue de ces recours, nous tenons à relever quelques points essentiels.

Pour des raisons évidentes, la plupart des aéroports sont situés à proximité d'agglomérations qui, de leur côté, se rapprochent de plus en plus des aéroports. La gêne due au bruit s'accroissant ainsi constamment, les intéressés font de plus en plus pression en faveur de telles interdictions des vols de nuit. Celles-ci sont déjà largement répandues en Europe. Il sera souvent possible, sur le plan local, de parvenir à un équilibre raisonnable entre les différents intérêts en jeu. Mais si de telles interdictions s'étendent au monde entier, on doit craindre que le trafic long-courrier ne subisse des répercussions à cause du décalage horaire, ce qui rendrait un équilibre beaucoup plus difficile à réaliser. A titre d'exemple pratique, on a examiné ce que deviendrait l'horaire d'un vol Londres—Tokyo en admettant que tous les aéroports desservis sur ce parcours fussent interdits aux mêmes heures locales: la durée du vol, qui est actuellement de 26 heures 40 minutes, devrait être augmentée de 16 heures dans le cas le plus favorable; ce vol durerait ainsi 42 heures et comprendrait deux escales de nuit. En d'autres termes, il faudrait s'attendre non seulement à un ralentissement notable et à un renchérissement des vols long-courriers, mais également à une tendance encore plus marquée à introduire et à encourager les vols supersoniques. Heureusement, des progrès spectaculaires ont été réalisés ces dernières années dans le domaine du bruit provoqué par les grands avions de transport, et l'on peut s'attendre assurément à d'autres améliorations. Cela permet d'espérer — sans que les populations touchées aient davantage à souffrir du bruit — que l'extension prise par les interdictions des vols de nuit diminuera peu à peu, voire que certaines interdictions existantes pourront être levées dans un avenir plus ou moins lointain.

Outre les avions de types récents produisant notablement moins de bruit (en particulier le Boeing 747, le DC-10 et le Lockheed 1011) dans lesquels se concrétisent les efforts incessants des constructeurs de même qu'une pression politique et juridique efficace visant à résoudre le problème du bruit, il existe encore de nombreux grands avions bruyants de modèles plus anciens. Seule une petite partie de ces appareils peut être équipée de réacteurs modifiés. De nombreuses années s'écouleront encore avant leur disparition. Il conviendra d'étudier les mesures propres à accélérer ce développement; à savoir favoriser les avions produisant peu de bruit, désavantager les appareils bruyants, refuser leur immatriculation, etc. Certes, les principes d'égalité devant la loi, de relativité et de constitutionnalité ne doivent pas non plus être abandonnés en l'occurrence.

Les mesures de bruit effectuées sur les petits avions (d'un poids au décollage inférieur à 5700 kg) ont pu être poursuivies de façon intensive grâce aux longues périodes de beau temps. Le certificat de bruit prescrit a été établi pour 525 avions, ce qui représente environ 70 % de ce groupe. Plusieurs appareils occasionnant un bruit excessif n'ont été admis à la circulation qu'avec certaines restrictions ou ont été vendus entre-temps à l'étranger. Ainsi, on parviendra petit à petit à avoir prise sur le problème du bruit, également en ce qui concerne les petits avions. La maison Pilatus a été chargée d'entreprendre des recherches sur le bruit des hélices, recherches qui ont déjà permis de faire des découvertes intéressantes et d'obtenir des résultats positifs.

10. Attentats, accidents et sécurité

Les efforts déployés sur le plan international pour mieux protéger le trafic aérien des attentats qui le menacent ont été poursuivis. Après de nombreux appels lancés par l'OACI, un grand nombre d'Etats membres ont ratifié la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Tokyo, 14 septembre 1963) et la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (La Haye, 16 décembre 1970): à la fin de l'année, 63 Etats avaient ratifié la première de ces conventions, 46 Etats la seconde. La Suisse les a ratifiées toutes les deux.

La ratification de la troisième convention de ce genre cause en revanche davantage de difficultés; il s'agit de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile (Montréal, 23 septembre 1971). A la fin de l'année, elle avait été signée par 52 Etats, dont la Suisse, mais ratifiée par 14 Etats seulement. Elle énumère les infractions pénales que tout Etat contractant s'engage à «réprimer de peines sévères». Il est donc indispensable, avant de ratifier la convention, d'établir les fondements juridiques nécessaires à l'échelon national en matière de dispositions pénales et de juridiction. Pour la Suisse, cela implique une révision du code pénal; les travaux y relatifs ont commencé.

Afin que l'aviation civile suisse soit protégée contre d'autres attentats criminels ou politiques, les mesures préventives de police sont tout aussi importantes que les conventions internationales. Cela vaut surtout pour la fouille des passagers et l'examen de leurs bagages. En présence de la menace latente qui persiste, il n'existe malheureusement pas d'autre choix: il faut continuer d'appliquer ces mesures, combler autant que possible les lacunes qui apparaissent sans cesse et, pour le surplus, se montrer assez souple pour faire face à toute nouvelle menace.

Les mesures de police ainsi que les installations qu'elles nécessitent sont en grande partie à la charge de la Confédération: un montant d'environ 13 millions de francs est porté au débit du compte d'Etat de 1972, alors que le budget pour 1973 prévoit à cet effet une somme de quelque 15 millions de francs.

Aucun accident ne s'est produit en 1972 dans le trafic commercial en ce qui concerne les grands avions de transport. Lors de la chute d'un hélicoptère effectuant un vol commercial dans les Alpes, trois personnes ont perdu la vie. Tous les autres accidents graves ont eu lieu dans l'aviation privée. Deux tiers des accidents mortels ont été causés par l'inobservation de conditions météorologiques critiques. Le nombre des accidents qui se sont déroulés lors des décollages ou des atterrissages — il ne s'y produit en général que des dégâts matériels — a presque doublé par rapport à 1971.

En adoptant et en imposant une réglementation plus sévère pour la préparation des vols à vue lors de conditions météorologiques critiques et pour l'octroi des licences d'instructeurs de vol, on espère faire diminuer le nombre des accidents dus au mauvais temps, ainsi que les nombreux dégâts matériels causés lors des manœuvres de décollage et d'atterrissage.

Le Service de recherches et de sauvetage est intervenu à six reprises à l'intérieur de la Suisse, chaque fois avec succès. Il a également participé à six opérations de sauvetage en collaboration avec des pays limitrophes.

11. Organisation interne

A la fin de l'année, M. Fritz Stalder, docteur en droit, et M. Georg Bislin, docteur en droit, ont fait valoir leur droit à

la retraite. Tous deux ont été au service de l'Office de l'air pendant 25 ans. M. Stalder se consacra avec un grand mérite à la révision de la loi sur la navigation aérienne et à la nouvelle ordonnance d'exécution, ainsi qu'à la coordination des mesures de sécurité. M. Rolf Künzi, avocat, précédemment chef du service juridique, lui a succédé à la direction de la division du trafic aérien, qui comprend les sections des relations internationales et des transports aériens, ainsi que le service juridique. M. Max Neuenschwander, avocat, a été nommé chef du service juridique.

Comme par le passé, toutes les places autorisées ont pu être occupées; le nombre des collaborateurs est passé de 133 à 137. Dans le cadre de la planification du personnel, on s'est efforcé de fixer un effectif qui, après l'extension ultérieure nécessaire, ne doit plus être dépassé, mais auquel on adapterait les tâches grâce à une rationalisation et à une concentration des activités sur l'essentiel (soit le contraire de ce qui avait été fait jusqu'alors). Cette planification a permis de fixer à 160 le plafond de l'effectif du personnel sur le plan interne (les exigences initiales auraient porté ce nombre à 200 environ). Il ne sera certes pas aisé d'adapter les tâches au chiffre prévu.

Un group de travail interne permanent, dirigé par le directeur-suppléant, a été constitué afin de coordonner et d'intensifier l'analyse des rapports d'accidents ainsi que la prévention de ceux-ci.

12. Statistiques

La statistique des aéroports du trafic commercial (tableau 3) ne mentionne plus l'aéroport de Berne car elle n'englobe désormais que les trois aéroports nationaux. L'ensemble du trafic de l'aéroport de Berne, y compris le trafic de lignes avec Londres, figure dans la statistique des aéroports du trafic hors des lignes (tableau 9). Pour la première fois, on a publié des données sur la formation aéronautique subventionnée (tableau 12) et un aperçu de la répartition des frais de construction relatifs aux aéroports de Zurich, Genève et Bâle (tableau 19). La statistique du trafic international de lignes et la liste des accords internationaux conclus par la Suisse ont été supprimées, tandis que les données sur la sécurité aérienne et le trafic dans les voies aériennes sont à nouveau mentionnées (tableau 18). Un organigramme de l'Office de l'air figure à la suite des différents tableaux.

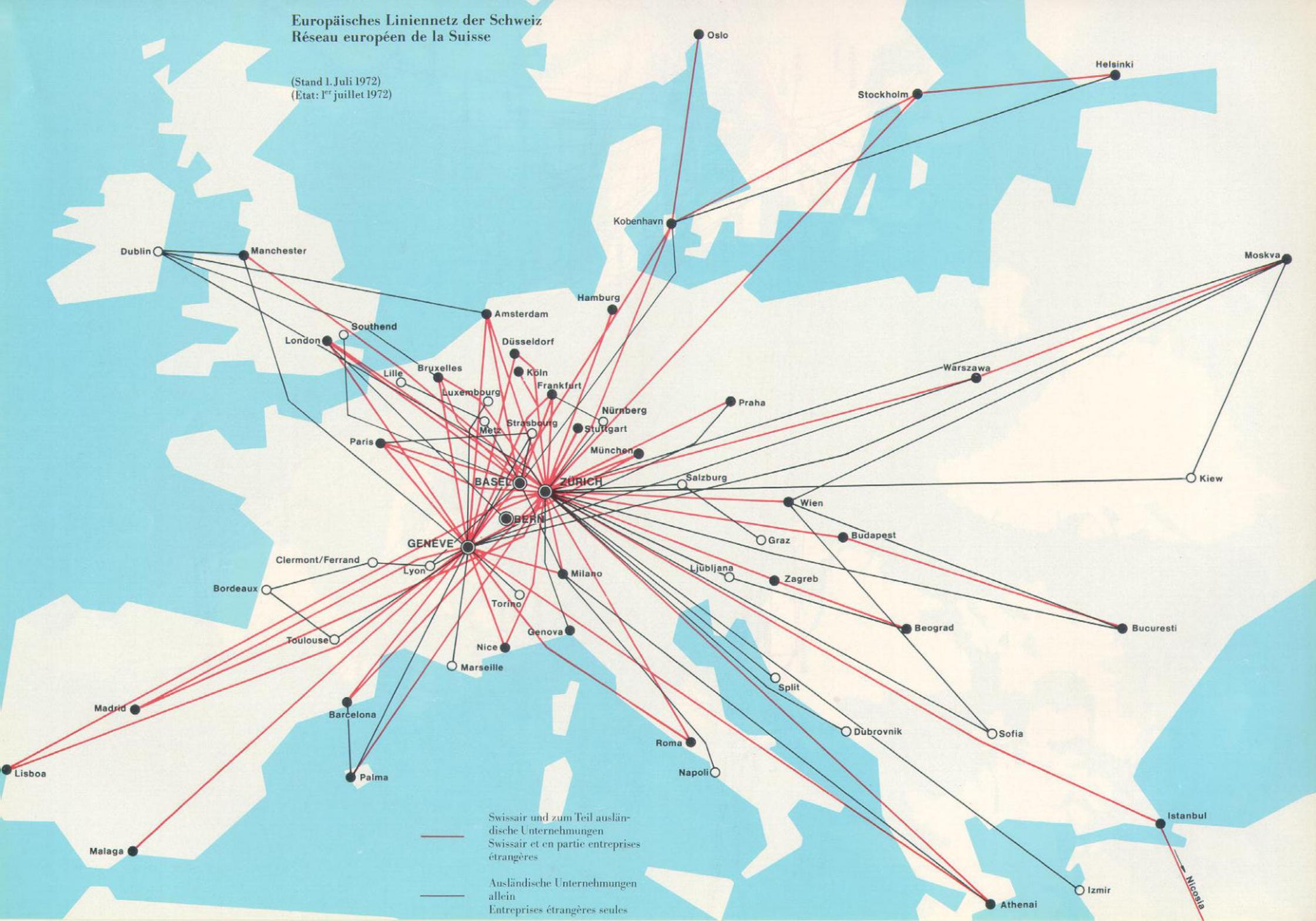
Berne, le 30 mars 1973

Office fédéral de l'air

Le directeur:
W. Guldemann

Europäisches Liniennetz der Schweiz Réseau européen de la Suisse

(Stand 1. Juli 1972)
(État: 1^{er} juillet 1972)



— Swissair und zum Teil ausländische Unternehmungen
— Swissair et en partie entreprises étrangères

— Ausländische Unternehmungen allein
— Entreprises étrangères seules



Los Angeles

Kansas City

Chicago

Toronto

Montreal

Boston

New York

Philadelphia

St. Louis

Stockholm

Copenhagen

Shannon

Amsterdam

London

Paris

Bruxelles

Frankfurt

Wien

Milano

Rc

Athen

Ist

Madrid

Lisboa

Malaga

Tanger

Tenerife

Las Palmas

Agadir

Casablanca

Algier

Tunis

Djerba

Tripoli

Cairo

San Juan

Baranquilla

Panama City

Guayaquil

Lima

Curacao

Caracas

Port of Spain

Bogota

Sao Paulo

Rio de Janeiro

Santiago

Buenos Aires

Montevideo

Dakar

Freetown

Monrovia

Abidjan

Accra

Lagos

Douala

Libreville

Kinshasa

Luanda

Johannes

Interkontinentales Liniennetz der Schweiz Réseau intercontinental de la Suisse

(Stand 1. Juli 1972)
(État: 1^{er} juillet 1972)



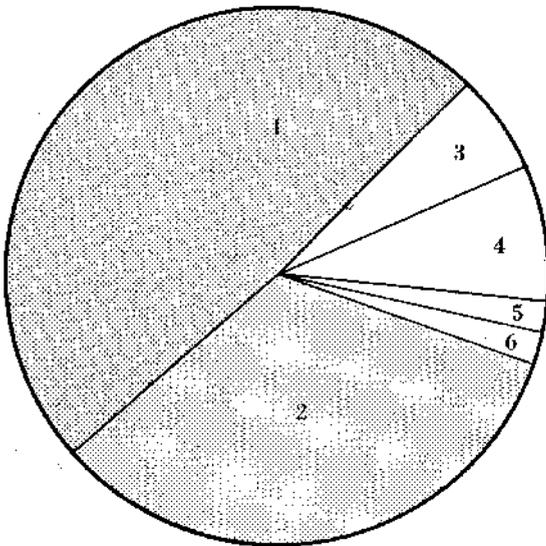
Swissair und zum Teil ausländische Unternehmungen
Swissair et en partie entreprises étrangères ————

Ausländische Unternehmungen allein
Entreprises étrangères seules ————

Gewerbmässiger Passagierverkehr Schweiz-Ausland v. v. nach Verkehrsarten und Flughäfen ¹
 Trafic commercial de passagers Suisse-étranger et vice-versa, selon le genre de trafic et les aéroports ¹

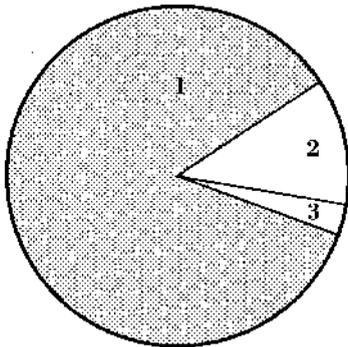
Anteil in Prozenten / Part en pour-cent

Schweiz ²
 Suisse ²



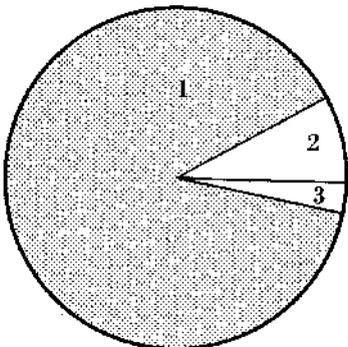
	1971	1972
1 Linienverkehr Swissair Trafic de lignes de Swissair	49	48
2 Linienverkehr ausländischer Unternehmungen Trafic de lignes des entre- prises étrangères	33	33
3 Pauschalflugreiseverkehr schweizerischer Unternehmungen Trafic de voyages à forfait des entreprises suisses	6	7
4 Pauschalflugreiseverkehr aus- ländischer Unternehmungen Trafic de voyages à forfait des entreprises étrangères	8	8
5 Übriger Nichtlinienverkehr schweizerischer Unternehmungen Autre trafic hors des lignes des entreprises suisses	2	2
6 Übriger Nichtlinienverkehr ausländischer Unternehmungen Autre trafic hors des lignes des entreprises étrangères	2	2

Zürich ³



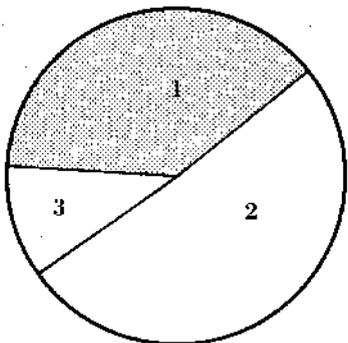
	1971	1972
1 Linienverkehr Trafic de lignes	85	82
2 Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait	12	15
3 Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes	3	3

Genève ³



	1971	1972
1 Linienverkehr Trafic de lignes	89	88
2 Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait	8	8
3 Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes	3	4

Basel-Mülhausen ³



	1971	1972
1 Linienverkehr Trafic de lignes	38	45
2 Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait	51	48
3 Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes	11	7

¹ Ohne direkten Transit und ohne Inlandverkehr / Sans transit direct et sans trafic interne

² Ohne Gratispassagiere / Non compris les passagers transportés à titre gratuit

1. Gewerbmässiger Luftverkehr — Traffic commercial

Ergebnisse 1972 in halbfetter, Ergebnisse 1971 in gewöhnlicher Schrift — Résultats 1972 en mi-gras, résultats 1971 en caractères ordinaires

Verkehrsart und Unternehmen Genre de trafic et entreprises	Etappenflüge Vols-étapes	Zahlende Etappen- passagiere Passagers- étapes payants	Fracht und Post Fret et poste	Flugkilometer Kilomètres parcourus	Passagier-km Km-passagers	Güter Marchandises t km
1	2	3	4	5	6	7
A. Linienverkehr — Traffic de lignes						
1. Swissair						
a) Inlandverkehr, inklusive interne Etappen internationaler Linien . . . Trafic interne, y compris les étapes internes des lignes internationales	13 617 17 120	702 931 710 932	18 777 20 908	2 472 651 2 899 506	136 515 745 133 376 517	3 742 283 3 844 978
b) Schweiz—Ausland v. v. Suisse—étranger v. v.	59 650 58 467	3 436 970 3 236 235	72 434 67 223	61 297 470 58 415 495	4 801 794 890 4 085 242 717	165 261 459 147 151 063
c) Auslandssetappen ¹ Etapes à l'étranger ¹	9 772 10 674	434 844 467 803	21 831 22 397	14 940 088 16 198 620	812 117 741 877 235 415	49 261 185 49 636 277
d) Total Swissair	83 039 86 261	4 574 745 4 414 970	113 042 110 528	78 710 209 77 513 621	5 750 428 376 5 095 854 649	218 264 927 200 632 318
2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères						
a) Ausland—Schweiz v. v. ² Etranger—Suisse v. v. ²	68 447 64 523	3 341 688 3 040 787	111 720 102 021	64 319 094 62 108 448	3 930 554 067 3 328 096 601	175 354 620 151 576 905
b) Inlandsetappen Etapes internes	3 033 2 235	99 844 72 965	2 712 1 939	679 203 503 472	22 595 971 16 781 950	579 318 429 492
c) Total ausländische Unternehmen . Total entreprises étrangères	71 480 66 758	3 441 532 3 113 752	114 432 103 960	64 998 297 62 611 920	3 953 150 038 3 344 878 551	175 933 938 152 006 397
3. Linienverkehr Schweiz—Ausland v. v. Trafic de lignes Suisse—étranger v. v.						
a) Swissair (1b)	59 650 58 467	3 436 970 3 236 235	72 434 67 223	61 297 470 58 415 495	4 801 794 890 4 085 242 717	165 261 459 147 151 063
b) Ausländische Unternehmen (2a) . Entreprises étrangères (2a)	68 447 64 523	3 341 688 3 040 787	111 720 102 021	64 319 094 62 108 448	3 930 554 067 3 328 096 601	175 354 620 151 576 905
c) Total Schweiz—Ausland v. v. (1b + 2a) Total Suisse—étranger v. v. (1b + 2a)	128 097 122 990	6 778 658 6 277 022	184 154 169 244	125 616 564 120 523 943	8 732 348 957 7 413 339 318	340 616 079 298 727 968
B. Pauschalflugreiseverkehr — Trafic de voyages à forfait						
1. Schweizerische Unternehmen Entreprises suisses	6 599 5 162	625 640 415 896	42 12	*	*	*
2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères	6 274 6 581	595 367 557 775	115 101	*	*	*
3. Total Pauschalflugreiseverkehr Total trafic de voyages à forfait	12 873 11 723	1 221 007 973 671	157 113	*	*	*
C. Übriger Nichtlinienverkehr³ — Autre trafic hors des lignes³						
1. Schweizerische Unternehmen Entreprises suisses	76 465 58 680	239 981 237 865	42 425 21 394	*	*	*
2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères	4 547 4 640	207 251 178 009	6 216 5 738	*	*	*
3. Total übriger Nichtlinienverkehr Total autre trafic hors des lignes	81 012 63 320	447 232 415 874	48 641 27 132	*	*	*
D. Zusammenzug⁴ — Récapitulation⁴						
1. Schweizerische Unternehmen Entreprises suisses	166 103 150 103	5 440 366 5 068 731	155 509 131 934	78 710 209 77 513 621	5 750 428 376 5 095 854 649	218 264 927 200 632 318
2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères	82 301 77 959	4 244 150 3 849 536	120 763 109 799	64 998 297 62 611 920	3 953 150 038 3 344 878 551	175 933 938 152 006 397
3. Gesamttotal Total général	248 404 228 062	9 684 516 8 918 267	276 272 241 733	143 708 506 140 125 541	9 703 578 414 8 440 732 200	394 198 865 352 638 715
4. Zunahme in Prozenten Augmentation en pour-cent	+8,9	+8,6	+14,3	+2,6	+15,0	+11,8

¹ Vollständig im Ausland liegende Etappen. Die angeführten Zahlen geben die addierten Etappentotale wieder

² Direkter Transit inbegriffen; einschliesslich Verkehr französischer Unternehmen nach Basel/Mülhausen

³ Nur Transportflüge

⁴ Die Leistungen in km (Kol. 5—7) beziehen sich nur auf den Linienverkehr, da im Pauschalflugreise- und im übrigen Nichtlinienverkehr nicht festgestellt

¹ Etapes situées entièrement à l'étranger. Les chiffres donnés représentent la somme des totaux de chaque étape

² Le transit direct est inclus; y compris le trafic des entreprises françaises à destination de Bâle-Mulhouse

³ Vols de transport seulement

⁴ Les résultats en km (col. 5—7) se réfèrent uniquement au trafic de lignes; ils ne sont pas relevés pour le trafic de voyages à forfait et pour l'autre trafic hors des lignes

Jahr Année	Länge des Liniennetzes Longueur du réseau des lignes 1. VII.	Etappenflüge Vols-étapes	Flugkilometer Kilomètres parcourus 1000	Zahlende Etappen- passagiere Passagers- étapes payants	Fracht und Post Fret et poste t	Passagierkilometer — Kilomètres-passagers			Passagier- Tonnenkilometer Passagers tonnes- kilomètres	Güter-Tonnen- kilometer Marchandises tonnes- kilomètres	Tonnenkilometer — Tonnes-kilomètres		
						Ausgenützte Utilisés	Angebotene Offerts	Aus- nützung Utilisation %			Ausgelastete Utilisées	Angebotene Offertes	Aus- lastung Utilisation %
(1) Schweizerischer Linienverkehr Im In- und Ausland — Trafic suisse de lignes, interne et à l'étranger													
1951	28 365	17 634	9 232	280 855	4 998	177 882	282 352	63	16 835	3 777	20 612	30 113	69
1952	29 824	17 241	9 184	291 595	5 618	201 363	309 789	65	19 283	4 519	23 802	33 990	70
1953	34 791	19 801	11 560	404 229	6 731	296 196	470 152	63	27 827	6 093	33 920	48 828	69
1954	56 879	25 555	15 711	540 085	8 888	403 590	695 845	58	37 903	8 191	46 094	78 264	59
1955	58 242	27 351	16 908	626 567	11 676	465 329	727 077	64	43 665	11 332	54 997	84 943	65
1956	56 863	32 107	19 360	766 663	13 743	544 171	850 267	64	50 636	13 933	64 569	97 140	66
1957	96 296	38 066	25 771	985 216	16 552	788 476	1 279 994	62	73 872	19 236	93 108	150 815	62
1958	121 185	39 884	29 650	1 058 715	19 624	913 622	1 548 512	59	86 083	24 762	110 845	183 893	60
1959	124 272	39 317	29 615	1 095 769	22 407	935 594	1 599 996	60	89 519	29 583	119 102	195 085	61
1960	131 523	43 193	31 996	1 285 520	26 036	1 138 463	1 956 781	58	105 613	34 334	139 947	238 851	59
1961	108 820	45 726	34 907	1 439 918	26 012	1 365 367	2 659 052	51	127 079	36 645	163 724	298 627	55
1962	129 383	48 073	37 025	1 648 419	28 121	1 685 653	3 195 969	53	156 900	40 036	196 936	379 735	52
1963	130 661	50 858	39 689	1 780 048	31 915	1 841 857	3 496 209	53	169 133	47 534	216 667	418 147	52
1964	127 934	51 550	42 422	1 909 475	35 483	2 142 949	3 969 995	54	194 136	54 724	248 860	476 101	52
1965	135 998	55 602	45 914	2 176 796	42 848	2 435 510	4 454 865	55	220 901	68 025	324 074	539 471	54
1966	141 717	59 960	49 340	2 379 766	52 154	2 688 109	4 821 076	56	243 476	80 598	328 074	584 696	55
1967	143 464	67 108	54 045	2 646 604	55 501	2 994 491	5 284 480	57	271 564	82 046	353 610	642 491	55
1968	170 834	72 021	59 923	3 009 275	71 603	3 323 537	6 259 457	53	294 285	117 424	411 709	788 403	52
1969	176 482	77 257	67 728	3 489 934	96 165	3 825 134	7 218 129	53	338 833	175 093	513 926	951 506	54
1970	215 586	84 646	75 421	3 867 576	108 469	4 420 320	8 292 457	53	392 001	187 613	579 614	1 134 147	51
1971	245 337	86 261	77 514	4 414 970	110 528	5 095 855	9 861 092	52	451 762	200 632	652 394	1 329 587	49
1972	218 205	83 039	78 710	4 574 745	113 042	5 750 428	10 888 811	53	510 447	218 265	728 712	1 464 811	50
(2) Ausländischer Linienverkehr — Trafic étranger de lignes (3)													
1951	89 847	12 551	9 433	275 126	7 326	210 934	343 367	61	21 057	5 992	27 049	36 668	74
1952	141 272	13 301	10 033	324 519	9 336	249 856	398 863	63	24 816	8 031	32 847	43 198	76
1953	161 868	15 392	11 807	422 230	11 143	326 148	526 614	62	31 270	10 230	41 500	59 729	70
1954	155 295	16 297	13 362	441 791	11 573	376 786	646 203	58	36 553	12 241	48 794	80 052	61
1955	197 142	17 460	14 578	519 747	12 772	438 461	693 973	63	42 405	13 383	55 788	90 569	62
1956	221 298	20 230	16 612	598 517	14 773	505 390	817 548	62	48 295	14 941	63 236	103 288	61
1957	225 551	23 123	18 529	695 118	16 745	593 989	991 806	60	56 348	17 187	73 535	121 346	61
1958	285 917	30 059	24 444	794 419	18 289	700 333	1 309 808	54	65 961	19 757	85 718	146 694	58
1959	242 383	32 313	22 647	891 442	22 986	674 730	1 212 654	56	63 445	21 434	84 879	140 925	60
1960	247 951	35 118	26 693	1 077 997	30 343	865 991	1 600 204	54	81 459	31 327	112 786	189 657	60
1961	294 223	36 194	28 871	1 207 942	36 230	1 049 493	2 057 463	51	98 952	38 712	137 664	243 396	57
1962	271 584	36 995	27 856	1 293 974	44 539	1 129 919	2 170 108	52	106 471	41 190	147 661	258 581	57
1963	297 736	40 075	29 458	1 462 704	51 083	1 288 340	2 425 483	53	120 068	46 461	166 529	293 289	57
1964	282 981	41 107	31 396	1 628 706	52 678	1 446 747	2 712 548	53	125 867	52 539	178 406	319 983	56
1965	301 874	42 796	34 522	1 805 349	61 953	1 711 963	3 116 584	55	148 941	63 499	212 440	381 306	56
1966	269 130	48 804	38 442	2 063 574	67 968	1 943 446	3 627 856	54	169 080	71 044	240 124	442 079	54
1967	344 240	51 962	43 660	2 265 196	69 648	2 246 542	4 284 209	52	195 449	84 762	280 211	548 728	51
1968	399 994	55 217	50 092	2 441 923	87 716	2 603 001	5 065 687	51	226 461	117 637	344 098	696 035	49
1969	357 421	62 163	56 238	2 853 545	103 933	2 969 039	5 910 194	50	258 306	144 034	402 340	799 524	50
1970	393 930	66 394	65 141	2 990 189	107 102	3 312 348	7 151 048	46	288 174	155 782	443 956	936 743	45
1971	430 163	66 758	62 612	3 113 752	103 960	3 344 879	6 994 108	48	291 005	152 006	443 011	945 769	47
1972	446 477	71 480	64 998	3 441 532	114 432	3 953 150	7 842 547	50	343 924	175 934	519 858	1 046 382	50

1 Swissair-Linien, die teilweise auch von ausländischen Unternehmen befliegen wurden

2 Etappen, die nur von ausländischen Unternehmen befliegen wurden

3 Verkehr von der Schweiz nach dem ersten Etappenort im Ausland und umgekehrt

1 Lignes Swissair, partiellement exploitées aussi par des entreprises étrangères

2 Etapes qui ne sont desservies que par des entreprises étrangères

3 Trafic depuis la Suisse jusqu'à la première escale à l'étranger et vice versa

3. Flughafenstatistik des gewerbmässigen Luftverkehrs
Statistique des aéroports du trafic commercial

Flughäfen — Aéroports	Zürich			Genève			Basel ¹		
	1971	1972	Diff. %	1971	1972	Diff. %	1971	1972	Diff. %
A. Linienverkehr — Trafic de lignes									
1. Bewegungen — Mouvements	88 849	86 818	— 2	55 334	57 921	+ 5	15 306	16 332	+ 7
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local	4 165 176	4 404 714	+ 6	2 483 611	2 654 691	+ 7	410 088	460 797	+12
b) Direkter Transit — Transit direct	350 120	336 212	— 4	311 782	355 550	+ 14	18 103	32 600	+80
c) Total	4 515 296	4 740 926	+ 5	2 795 393	3 010 241	+ 8	428 191	493 397	+15
3. Fracht — Fret t: Eigenverkehr — Trafic local	95 503	101 583	+ 6	25 033	27 881	+ 11	11 407	11 250	— 1
4. Post — Poste t: Eigenverkehr — Trafic local	6 305	6 188	— 2	4 460	4 771	+ 7	1 624	1 632	+ 0,5
5. Güter — Marchandises t ² : Direkter Transit — Transit direct	18 178	17 136	— 6	16 920	18 138	+ 7	3 768	4 979	+32
B. Pauschalflugreiseverkehr — Trafic de voyages à forfait									
1. Bewegungen — Mouvements	5 385	6 644	+23	2 759	3 193	+ 16	3 588	2 813	—22
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local	467 480	639 769	+37	173 801	192 533	+ 11	266 750	254 609	— 5
b) Direkter Transit — Transit direct	10 787	16 505	+53	9 326	25 566	+174	3 368	1 056	—69
c) Total	478 267	656 274	+37	183 127	218 099	+ 19	270 118	255 665	— 5
C. Übriger Nichtlinienverkehr — Autre trafic hors des lignes									
1. Bewegungen — Mouvements	5 777	7 313	+27	7 129	4 413	— 38	4 229	3 074	—27
Davon Rundflüge — Dont vols de plaisance	2 418	2 132	—12	1 368	973	— 29	1 614	1 112	—31
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local	135 205	157 661	+17	84 969	94 238	+ 12	65 714	41 190	—37
b) Direkter Transit — Transit direct	9 903	18 209	+84	12 490	13 804	+ 11	4 120	5 032	+22
c) Total	145 108	175 870	+21	96 759	108 042	+ 12	69 834	46 222	—34
Davon auf Rundflügen — Dont en vols de plaisance	7 652	9 174	+20	4 128	1 335	— 68	3 203	1 535	—52
3. Fracht — Fret t: Eigenverkehr — Trafic local	2 366	2 435	+ 3	1 488	1 051	— 29	1 634	1 337	—18
4. Post — Poste t: Eigenverkehr — Trafic local	15	8	—47	14	10	— 29	54	18	—67
5. Güter — Marchandises t ² : Direkter Transit — Transit direct	285	487	+71	698	501	— 28	360	403	+12
D. Zusammenzug — Récapitulation									
1. Bewegungen — Mouvements	100 011	100 775	+ 0,8	65 222	65 527	+ 0,5	23 123	22 219	— 4
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local	4 767 861	5 202 144	+ 9	2 741 681	2 941 462	+ 7	742 552	755 596	+ 2
b) Direkter Transit — Transit direct	370 810	370 926	0	333 598	394 920	+ 18	25 591	38 688	+51
c) Total	5 138 671	5 573 070	+ 8	3 075 279	3 336 382	+ 8	768 143	795 284	+ 4
3. Fracht — Fret t: Eigenverkehr — Trafic local	97 869	104 018	+ 6	26 521	28 932	+ 9	13 041	12 597	— 3
4. Post — Poste t: Eigenverkehr — Trafic local	6 320	6 196	— 2	4 474	4 781	+ 7	1 678	1 650	— 2
5. Güter — Marchandises t ² : Direkter Transit — Transit direct	18 463	17 623	— 5	17 618	18 639	+ 6	4 128	5 382	+30
E. Im Linienverkehr angeflogene Städte Villes desservies en trafic de lignes									
Stand am 1. Juli — Situation le 1er juillet	126	120		79	78		24	29	

¹ Schweizerisch-französischer Gemeinschaftsflughafen
Die Zahlen umfassen den schweizerischen und den französischen Verkehr

¹ Aéroport commun franco-suisse
Les chiffres englobent les trafics suisse et français

² Fracht und Post

² Fret et poste

Anmerkungen: Gratispassagiere und Gratisfracht inbegriffen
Direkter Transit einmal gezählt

Remarques: Passagers et fret transportés à titre gratuit inclus
Transit direct compté une fois

4. Passagier-Linienverkehr auf den Flughäfen Zürich, Genf und Basel 1946—1972

Trafic de lignes sur les aéroports de Zurich, Genève et Bâle 1946—1972

Jahr Année	Zürich					Genève					Basel				
	Be- wegungen Mouve- ments	Passagiere — Passagers				Be- wegungen Mouve- ments	Passagiere — Passagers				Be- wegungen Mouve- ments	Passagiere — Passagers			
		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index Indice		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index Indice		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index Indice
1946	5 417	78 946	578	79 526	5	3 776	47 879	4 227	52 106	5	873	8 327	1 199	9 526	6
1947	7 612	105 140	1 279	106 419	7	6 884	87 916	21 592	109 508	11	3 037	19 717	4 255	23 972	14
1948	9 137	112 073	1 021	113 094	8	8 516	99 299	23 707	123 006	13	3 137	23 232	1 878	25 110	15
1949	11 329	128 089	18 471	146 560	10	9 584	106 561	28 050	134 611	14	2 651	15 303	2 670	17 973	11
1950	12 383	141 150	32 224	173 374	12	9 609	102 706	36 777	139 483	15	1 927	7 622	3 566	11 188	7
1951	15 888	189 809	53 043	242 852	17	10 296	140 075	36 664	176 739	18	1 368	7 133	761	7 894	5
1952	16 053	209 559	61 040	270 599	18	11 380	137 691	54 522	192 213	20	1 892	10 572	1 617	12 189	7
1953	18 502	295 392	69 474	364 866	25	12 582	192 709	67 196	259 905	27	2 440	20 977	5 698	26 675	16
1954	21 527	392 635	63 286	455 921	31	14 380	245 498	58 987	304 485	32	3 460	24 751	8 437	33 188	19
1955	23 937	499 926	58 979	558 905	38	14 925	304 967	59 263	364 230	38	3 314	29 317	8 856	38 173	22
1956	28 998	624 249	61 931	686 180	47	18 076	372 998	68 370	441 368	46	3 626	36 807	12 410	49 217	29
1957	33 433	786 114	64 669	850 783	58	20 550	472 610	73 939	546 549	57	4 711	56 406	16 843	73 249	43
1958	37 452	851 807	68 282	920 089	63	21 737	510 678	74 748	585 426	61	8 415	96 427	26 657	123 084	72
1959	38 566	913 361	81 170	994 531	68	23 390	557 664	75 470	633 134	66	8 113	107 228	29 722	136 950	80
1960	41 983	1 172 118	97 005	1 269 123	87	26 041	717 850	108 053	825 903	86	8 827	126 885	43 898	170 783	99
1961	46 321	1 344 428	121 084	1 465 512	100	27 937	839 412	116 513	955 925	100	7 949	138 526	32 353	170 879	100
1962	50 607	1 507 484	168 234	1 675 718	114	27 428	916 039	107 565	1 023 604	107	8 212	138 815	41 496	180 311	106
1963	53 556	1 666 821	186 945	1 853 766	126	30 934	1 017 259	127 374	1 144 633	120	9 729	162 842	42 977	205 819	120
1964	53 978	1 802 235	186 209	1 988 444	136	31 713	1 129 441	143 884	1 273 325	133	10 189	188 772	39 035	227 807	133
1965	57 157	2 062 472	219 905	2 282 377	156	35 167	1 240 347	182 416	1 422 763	149	9 232	158 933	31 205	190 138	111
1966	63 514	2 293 708	259 447	2 553 155	174	40 335	1 397 195	189 850	1 587 045	166	10 971	200 280	31 039	231 319	135
1967	70 726	2 608 045	285 779	2 893 824	197	43 534	1 604 369	173 847	1 778 216	186	12 761	253 747	30 172	283 919	166
1968	76 321	2 918 864	301 736	3 220 600	220	44 812	1 781 851	197 521	1 979 372	207	13 268	270 592	36 017	306 609	179
1969	83 320	3 390 664	339 577	3 730 241	255	49 696	2 109 050	230 198	2 339 248	245	13 958	317 916	31 572	349 488	205
1970	89 075	3 680 187	345 780	4 025 967	275	55 736	2 254 752	300 126	2 554 878	267	14 617	350 708	27 434	378 142	221
1971	88 849	4 165 176	350 120	4 515 296	308	55 334	2 483 611	311 782	2 795 393	292	15 306	410 088	18 103	428 191	251
1972	86 818	4 404 714	336 212	4 740 926	323	57 921	2 654 691	355 550	3 010 241	315	16 332	460 797	32 600	493 397	289
Schätzungen/Estimations ¹															
1974	98 000	5 388 000	559 000	5 947 000	406	70 200	3 274 000	430 000	3 704 000	387	19 000	574 000	123 000	697 000	408
1975	102 700	6 016 000	624 000	6 640 000	453	75 300	3 669 000	481 000	4 150 000	434	19 600	662 000	141 000	803 000	470
1976	105 400	6 639 000	689 000	7 328 000	500	78 300	4 053 000	532 000	4 585 000	480	20 500	746 000	159 000	905 000	530
1978	110 100	7 650 000	794 000	8 444 000	576	84 100	4 689 000	615 000	5 304 000	555	22 900	905 000	193 000	1 098 000	643
1980	115 500	8 517 000	884 000	9 401 000	641	90 500	5 226 000	686 000	5 912 000	618	24 900	1 056 000	226 000	1 282 000	750

Anmerkungen: Gratispassagiere ab 1960 inbegriffen
Direkter Transit einmal gezählt
Index: Total des Passagierverkehrs 1961 = 100
¹ vorgenommen durch das Eidg. Luftamt im Jahre 1968

Remarques: Passagers transportés à titre gratuit inclus depuis 1960
Transit direct compté une fois
Indice: Total du trafic de passagers en 1961 = 100
¹ faites par l'Office fédéral de l'air en 1968

5. Passagiere im Nichtlinienverkehr auf den Flughäfen Zürich, Genf und Basel 1946—1972

Trafic hors des lignes sur les aéroports de Zurich, Genève et Bâle 1946—1972

Ohne Rundflüge — Sans vols de plaisance

Jahr Année	Zürich					Genève					Basel				
	Be- wegungen Mouve- ments	Passagiere — Passagers				Be- wegungen Mouve- ments	Passagiere — Passagers				Be- wegungen Mouve- ments	Passagiere — Passagers			
		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index
1946	3 625	3 473	—	3 473	7	1 876	8 130	—	8 130	27	1 054	1 918	—	1 918	2
1947	4 317	5 683	—	5 683	11	4 341	15 693	—	15 693	52	1 698	6 598	—	6 598	9
1948	3 591	6 126	—	6 126	12	4 335	7 155	3 187	10 342	34	866	3 465	—	3 465	4
1949	3 369	5 847	—	5 847	11	2 473	8 332	2 975	11 307	37	958	4 138	40	4 178	5
1950	1 778	4 593	739	5 332	10	1 732	7 452	3 184	10 636	35	359	2 609	21	2 630	3
1951	2 970	3 018	851	3 869	7	1 718	7 432	3 261	10 693	35	1 041	8 967	625	9 592	12
1952	7 986	3 654	901	4 555	9	1 512	4 668	2 103	6 771	22	836	7 168	90	7 258	9
1953	8 712	6 325	960	7 285	14	1 590	6 653	3 009	9 662	32	1 944	10 389	870	11 259	15
1954	7 181	11 320	1 448	12 766	24	1 849	4 642	1 892	6 534	21	1 176	14 371	674	15 045	20
1955	6 428	18 925	1 005	19 930	38	2 148	9 230	2 551	11 781	39	2 040	28 461	4 558	33 019	43
1956	9 607	11 860	1 770	13 630	26	1 172	10 373	3 541	13 914	46	3 202	45 438	2 994	48 432	63
1957	1 721	18 679	3 305	21 984	42	649	6 562	2 259	8 821	29	3 164	62 159	14 457	76 616	99
1958	1 412	20 415	3 224	23 639	45	673	7 457	2 819	10 276	34	4 138	57 607	35 253	92 860	120
1959	1 810	28 830	4 323	33 153	63	868	10 156	5 304	15 460	51	3 792	49 014	39 522	88 536	115
1960	2 462	38 714	6 857	45 571	87	1 146	15 322	9 537	24 859	82	3 468	59 033	15 861	74 894	97
1961	2 936	43 850	8 726	52 576	100	1 359	21 755	8 540	30 295	100	3 163	67 800	9 301	77 101	100
1962	3 399	56 356	9 981	66 337	126	1 047	19 706	8 851	28 557	94	2 431	59 011	8 466	67 477	88
1963	3 516	72 020	6 851	78 871	150	1 504	22 236	8 936	31 172	103	2 801	77 344	7 245	84 589	110
1964	3 817	91 655	10 552	102 207	194	1 575	30 290	10 024	40 314	133	2 948	81 638	7 681	89 319	116
1965	3 790	108 292	11 354	119 646	228	1 557	29 990	11 753	44 743	148	3 754	123 355	5 782	129 137	167
1966	4 045	141 427	9 075	150 502	286	2 223	38 206	11 843	50 049	165	6 202	307 645	7 026	314 671	408
1967	4 499	185 707	10 871	196 578	374	2 690	47 415	10 926	58 341	193	6 081	286 576	8 883	295 459	383
1968	4 432	215 890	13 884	229 774	437	3 075	72 688	8 797	81 485	269	5 198	252 533	6 001	258 534	335
1969	6 127	382 889	15 114	397 803	757	4 904	115 786	11 113	126 899	419	5 227	245 057	8 138	253 195	328
1970	7 495	480 047	13 583	493 630	939	7 252	183 860	10 387	194 247	641	5 319	308 924	7 359	316 283	410
1971	8 744	595 033	20 690	615 723	1 171	8 520	253 942	21 816	275 758	910	6 203	329 261	7 488	336 749	437
1972	11 825	788 256	34 714	822 970	1 565	6 633	285 435	39 370	324 805	1 072	4 775	294 264	6 088	300 352	390
Schätzungen/Estimations ¹															
1974	10 000	496 000	56 000	552 000	1 050	4 300	128 000	51 000	179 000	591	9 100	501 000	46 000	547 000	709
1975	10 900	576 000	65 000	641 000	1 219	4 800	149 000	60 000	209 000	690	9 400	554 000	52 000	606 000	786
1976	11 600	659 000	75 000	734 000	1 396	5 200	172 000	69 000	241 000	796	9 600	599 000	56 000	655 000	850
1978	12 900	814 000	93 000	907 000	1 725	5 900	216 000	87 000	303 000	1 000	9 500	670 000	62 000	732 000	949
1980	14 000	938 000	107 000	1 045 000	1 988	6 800	260 000	104 000	364 000	1 202	9 300	718 000	67 000	785 000	1 018

Anmerkungen: Gratispassagiere ab 1960 inbegriffen
Direkter Transit einmal gezählt
Unproduktive Flüge bis 1956 inbegriffen
Index: Total des Passagierverkehrs 1961 = 100
¹ vorgenommen durch das Eidg. Luftamt im Jahre 1968

Remarques: Passagers transportés à titre gratuit inclus depuis 1960
Transit direct compté une fois
Vols improductifs inclus jusqu'en 1956
Index: Total du trafic de passagers en 1961 = 100
¹ faites par l'Office fédéral de l'air en 1968

6. Frachtverkehr auf den Flughäfen Zürich, Genf und Basel 1946—1972

Trafic de fret sur les aéroports de Zurich, Genève et Bâle 1946—1972

Eigenverkehr in Tonnen — Traffic local en tonnes

Jahr Année.	Zürich				Genève				Basel			
	Linien- verkehr Trafic de lignes	Nicht- linien- verkehr Trafic hors des lignes	Total	Index	Linien- verkehr Trafic de lignes	Nicht- linien- verkehr Trafic hors des lignes	Total	Index	Linien- verkehr Trafic de lignes	Nicht- linien- verkehr Trafic hors des lignes	Total	Index
1946	453	76	529	3	275	84	359	5	83	135	218	10
1947	701	350	1 051	6	685	524	1 209	18	335	506	841	38
1948	975	287	1 262	7	860	502	1 362	20	528	291	819	37
1949	1 064	529	1 593	9	1 083	429	1 512	22	369	288	657	30
1950	1 794	628	2 422	13	1 223	300	1 523	22	273	102	375	17
1951	2 595	428	3 023	17	1 721	302	2 023	29	317	370	687	31
1952	3 042	389	3 431	19	1 835	162	1 997	29	435	131	566	26
1953	3 257	411	3 668	20	2 122	192	2 314	34	516	127	643	29
1954	4 033	421	4 454	25	2 014	191	2 205	32	631	79	710	32
1955	5 518	596	6 114	34	2 391	163	2 554	37	589	413	1 002	46
1956	6 927	603	7 530	42	2 752	90	2 842	41	881	478	1 359	62
1957	8 590	378	8 966	50	3 205	44	3 249	47	1 843	178	2 021	92
1958	9 323	219	9 542	53	4 040	153	4 193	61	2 690	190	2 880	131
1959	11 280	466	11 746	65	4 801	189	4 990	72	2 531	424	2 955	135
1960	15 230	489	15 719	87	5 227	175	5 402	78	2 505	458	2 963	135
1961	17 115	888	18 003	100	6 416	491	6 907	100	1 661	532	2 193	100
1962	21 205	869	22 074	123	8 975	255	9 230	134	3 451	440	3 891	177
1963	26 164	671	26 835	149	12 495	459	12 954	188	4 934	517	5 451	249
1964	29 132	637	29 769	165	14 034	486	14 520	210	4 928	590	5 518	252
1965	36 000	986	36 986	205	16 291	436	16 727	242	5 754	550	6 304	287
1966	44 254	806	45 060	250	19 189	536	19 725	286	7 103	402	7 505	342
1967	49 830	1 229	51 059	284	17 359	446	17 805	258	4 936	584	5 520	252
1968	64 200	1 804	66 004	367	19 876	524	20 400	295	6 562	624	7 186	328
1969	83 425	2 498	85 923	477	23 161	566	23 727	344	8 750	958	9 708	443
1970	94 557	1 646	96 203	534	25 757	1 046	26 803	388	10 254	714	10 968	500
1971	95 503	2 366	97 869	544	25 033	1 488	26 521	384	11 407	1 634	13 041	595
1972	101 583	2 435	104 018	578	27 881	1 051	28 932	419	11 250	1 337	12 587	574
Schätzungen/Estimations ¹												
1974	126 000				51 800				19 100			
1975	144 900				59 500				22 000			
1976	166 600				68 500				25 300			
1978	220 400				90 600				33 400			
1980	291 500				119 800				44 200			

Anmerkungen: Gratisfracht ab 1960 inbegriffen
Index: Total Frachtverkehr 1961 = 100
¹ vorgenommen durch das Eidg. Luftamt
im Jahre 1968, nur für den Linienverkehr

Remarques: Fret transporté à titre gratuit inclus depuis 1960
Indice: Total trafic de fret en 1961 = 100
¹ faites par l'Office fédéral de l'air en 1968,
pour le trafic de lignes seulement

7. In der Schweiz eingetragene Luftfahrzeuge — Aéronefs immatriculés en Suisse

Bestand am 31. Dezember — Etat: 31 décembre

	1969	1970	1971	1972
1. Grossflugzeuge mit 15 Tonnen und mehr Höchstabfluggewicht — Avions d'un poids maximal au décollage de 15 tonnes ou plus				
a) Mit gewerbsmässiger Zulassung — En trafic commercial				
Swissair	37	39	39	40
Balair	15	10	8	5
SATA	2	3	4	5
Phoenix	—	—	1	2
Übrige — Autres	3	1	1	1
b) Mit nicht gewerbsmässiger Zulassung — En trafic non commercial	—	1	1	1
2. Flugzeuge unter 15 Tonnen Höchstabfluggewicht — Avions d'un poids maximal au décollage inférieur à 15 tonnes				
a) Mit gewerbsmässiger Zulassung — En trafic commercial	242	260	259	279
b) Mit nicht gewerbsmässiger Zulassung — En trafic non commercial	695	711	745	740
Total Flugzeuge — Avions	994	1 025	1 058	1 073
3. Hubschrauber — Hélicoptères	28	27	33	38
4. Segelflugzeuge — Planeurs	383	417	447	480
5. Ballone — Ballons	24	25	24	24
6. Motorsegler — Motoplaneurs	6	6	14	15
Gesamttotal — Total général	1 435	1 500	1 576	1 630

8. Privatflugwesen — Aviation privée

	Motorflug — Vol à moteur				Segelflug — Vol à voile			
	Platzflüge ¹ Vols autour de l'aérodrome ¹	Reiseflüge Vols de voyage	Total Bewegungen Mouvements	Davon Schulung Dont vols d'école	Passagiere ² Passagers ²	Starte Décollages	Dauer h	Durée min
Flughäfen — Aéroports								
Zürich	7 754	16 114	23 868	7 012	21 453	—	—	—
Genève	29 474	20 165	49 639	20 154	23 114	—	—	—
Basel	42 470	12 422	54 892	33 022	48 648	—	—	—
Bern	68 406	10 853	79 259	54 601	19 077	4 688	2 269	42
La Chaux-de-Fonds	19 262	2 486	21 748	2 602	6 794	1 496	1 053	06
Grenchen	35 124	5 526	40 650	20 648	13 725	6 782	4 545	33
Lausanne	24 044	5 743	29 787	16 793	9 831	—	—	—
Samedan	828	4 949	5 777	—	8 063	1 659	2 675	39
Sion	15 410	4 628	20 038	13 078	7 153	974	810	43
Flugfelder — Champs d'aviation								
Altenrhein	49 772	4 683	54 455	32 526	5 560	1 528	652	08
Amlikon	3 416	34	3 450	—	28	4 551	1 543	06
Ascona	6 006	2 198	8 204	5 210	3 133	—	—	—
Bad Ragaz	11 760	1 545	13 305	2 852	2 770	472	581	06
Bellechasse	1 964	—	1 964	—	—	907	442	50
Beromünster	15 530	2 435	17 965	11 117	2 999	976	519	26
Bex	5 030	52	5 082	1 480	1 327	1 177	927	33
Biel — Bienne	13 986	1 790	15 776	11 548	2 433	—	—	—
Birrfeld	59 684	5 724	65 408	49 249	5 005	10 893	3 941	53
Buttwil	23 282	182	23 464	19 826	744	2 087	1 065	33
La Côte	5 400	2 599	7 999	—	3 386	—	—	—
Courtelary	7 386	—	7 386	—	—	3 363	2 246	13
Dittingen	2 706	6	2 712	38	—	1 328	812	38
Ecuvillens	22 074	3 468	25 542	14 525	9 516	—	—	—
Gruyères	6 350	2 254	8 604	4 430	4 828	270	451	16
Hasenstrick	1 418	581	1 999	116	2 010	—	—	—
Hausen am Albis	3 958	108	4 066	720	443	1 078	1 300	25
Lachen, Wasserflugzeuge	40	26	66	16	11	—	—	—
Langenthal	11 774	441	12 215	4 098	1 779	1 537	678	23
Locarno	34 354	1 228	35 582	31 805	2 983	802	333	05
Lommis	16 694	176	16 870	14 004	1 219	—	—	—
Lugano	24 552	7 308	31 860	18 082	22 957	15	15	16
Montrichr	—	—	—	—	—	3 028	1 808	27
Môtiers	4 322	30	4 352	2 670	2 293	—	—	—
Neuchâtel	16 922	2 689	19 611	9 647	9 653	1 417	929	21
Olten	8 264	1 720	9 984	4 295	3 107	1 308	816	35
Porrentruy	14 454	154	14 608	11 336	1 464	606	326	26
Schaffhausen	8 838	350	9 188	—	271	3 792	3 334	58
Schänis	14 334	—	14 334	—	—	6 245	5 241	32
Schupfart	33 358	1 438	34 796	26 696	1 700	4 817	1 928	11
Sézegnin	1 452	—	1 452	1 452	—	—	—	—
Sitterdorf	11 114	1 098	12 212	9 328	1 307	—	—	—
Speck-Fehraltorf	35 944	1 939	37 883	30 714	2 615	344	278	28
Thun	9 498	1 080	10 578	5 406	2 143	1 674	500	34
Triengen	3 924	1 622	5 546	2 058	1 467	—	—	—
Wangen-Lachen	8 750	2 136	10 886	7 011	727	—	—	—
Winterthur	1 270	14	1 284	20	5	2 148	560	17
Yverdon	16 460	1 038	17 498	10 694	1 440	—	—	—
Diverse	27 944	5 443	33 387	18 752	6 448	3 441	2 026	17
Diverse alpine Segelfluglager	—	—	—	—	—	2 595	4 688	21
Total 1972	786 756	140 475	927 231	529 631	265 629	77 998	49 305	01
Total 1971	811 286	143 868	955 154	540 333	256 186	76 161	46 154	30
Zu- oder Abnahme in Prozenten gegenüber dem Vorjahr	—3,0	—2,4	—2,9	—2,0	+3,7	+2,4	+6,8	
Augmentation ou diminution en pour-cent par rapport à l'année précédente								

¹ Starte und Landungen

² Ohne Besatzung; der Flugschüler zählt zur Besatzung

¹ Décollages et atterrissages

² Sans l'équipage; l'élève-pilote compte comme membre de l'équipage

9. Flugplatzstatistik des Nichtlinienverkehrs

Statistique des aérodromes du trafic hors des lignes

Flugplätze Aérodromes	Bewegungen Mouvements		Zahlende Passagiere Passagers payants	
	1971	1972	1971	1972
Altenrhein	462	910	451	1 141
Ascona	2 038	1 302	1 773	1 496
Bad Ragaz	382	320	612	397
Bern	8 953	8 622 ¹	6 527	6 522 ¹
Beromünster	18	3 667	27	1 931
Bex	60	—	58	—
Biel — Bienne	1 588	1 013	2 277	1 563
Birrfeld	15 114	14 444	1 987	1 889
Blumental b. Mürren (Winterflugfeld)	2	70	1	108
Buttwil	6 204	5 218	492	353
La Chaux-de-Fonds	1 156	698	2 093	1 399
Ecuwillens	904	431	1 167	476
Erstfeld (Helikopter)	48	90	9	29
Feusisberg (Helikopter)	206	164	314	181
Grenchen	1 416	1 231	1 672	1 819
Gstaad (Helikopter)	688	1 056	694	697
Hasenstrick	1 884	1 494	3 289	2 601
Langenthal	694	880	1 541	1 663
Lauberhorn (Winterflugfeld)	98	126	322	311
Lausanne	767	503	819	570
Locarno	7 966	8 762	11 125	11 750
Lommis	676	408	728	461
Lugano	2 480	1 910	4 731	4 092
Männlichen (Winterflugfeld)	1 366	1 245	669	609
Neuchâtel	267	336	351	378
Olten	889	497	1 604	663
St. Moritz (Helikopter)	104	2 504	85	1 633
Samedan	2 042 ²	1 854 ²	3 505 ²	3 367 ²
Schupfart	1 676	1 550	2 151	2 203
Sion	4 829	4 635	9 311	9 507
Sitterdorf	626	618	926	1 118
Thun	336	318	311	330
Wangen-Lachen	284	154	369	227
Yverdon	—	—	—	—
Zermatt (Helikopter)	3 448	3 320	3 900	4 261
Diverse	3 124	2 638	1 646	1 936
Total	72 795	72 988	67 537	67 681

¹ Einschliesslich Linienverkehr London—Bern v. v. der Dan-Air
Y compris le trafic de lignes Londres—Berne v. v. de la compagnie Dan-Air

² Einschliesslich Linienverkehr Zürich—Samedan v. v. der ALAG
Y compris le trafic de lignes Zurich—Samedan v. v. de la compagnie ALAG

Anmerkung: Unproduktive Flüge nicht inbegriffen

Remarque: Vols improductifs non compris

10. Gewerbsmässige Benützung von Aussenlandeplätzen

Utilisation commerciale des places d'atterrissage en campagne

a) Personentransport zu touristischen Zwecken nach Gebirgslandeplätzen Transport de personnes à des fins touristiques à destination de places d'atterrissage en montagne					
Gebirgslandeplätze Places d'atterrissage en montagne	Flüge Vols	Passagiere Passagers	Gebirgslandeplätze Places d'atterrissage en montagne	Flüge Vols	Passagiere Passagers
1. Aeschhorn/ Rothornletscher (VS) ...	53	219	22. Jungfrauoch (VS)	284	343
2. Aiguilles du Tour (VS) ...	—	—	23. Kanderfirn (BE)	37	45
3. Alphubel (VS)	63	264	24. Langgletscher (VS)	3	4
4. Alp Trida (GR)	1	3	25. Las Trais Fluors (GR) ...	—	—
5. Bec de Nendaz (VS) ...	—	—	26. Limmerenfirn (GL)	4	1
6. Blümlisalp (BE) (nur für Ausbildung)	—	—	27. Madrisahorn (GR)	—	—
7. Breithornplateau (VS) ...	25	109	28. Monte Rosa- Grenzsattel (VS)	205	912
8. Clariden-Hüfifirn (UR/GL) .	187	108	29. Oldenhorn-Sattel (BE) ...	—	—
9. Croix de Cœur (VS)	2	12	30. Persgletscher (GR)	5	15
10. Ebnefluh (VS)	134	800	31. Petersgrat (BE/VS)	81	458
11. Fornogletscher (GR)	—	—	32. Petit Combin (VS)	21	138
12. Fuorcia Schlattain (GR) ...	1	5	33. Piz Corvatsch (GR)	3	7
13. Fuorcia Surlej (GR)	7	28	34. Piz Rosatsch (GR)	—	—
14. Glacier de Breney (VS) ...	—	—	35. Piz Surlej (GR)	—	—
15. Glacier de Moiry (VS) ...	47	295	36. Rosa Blanche (VS)	81	542
16. Glacier du Trient (VS) ...	57	331	37. Staldenhorn (BE)	10	31
17. Glacier de Tsanfleuron (VS)	28	153	38. Theodulgletscher (VS) ...	318	1 593
18. Glärnischfirn (GL) (nur vom 1. Nov. bis 30. Juni) .	—	—	39. Vadret d'Err (GR)	—	—
19. Gstellihorn (BE)	7	28	40. Vorabgletscher (GL/GR) .	—	—
20. Gumm (BE)	52	191	41. Wallegg (BE)	54	192
21. Jörigletscher (GR)	—	—	42. Wildhorn (VS)	37	202
			Total	1 807	7 079
b) Fracht- und Werkflüge nach Aussenlandeplätzen Vols de fret et de travail effectués à destination de places d'atterrissage en campagne					
Frachtflüge — Vols de fret:					
Total beförderte Fracht in Tonnen:					
Total du fret transporté, en tonnes:				28 431	
Werkflüge — Vols de travail:					
Total beförderte Passagiere:					
Total des passagers transportés:				19 517	

11. Luftfahrtpersonal — Personnel aéronautique

Gültige Ausweise und Bewilligungen am 31. Dezember Titres personnels et autorisations valables le 31 décembre	1971	1972
1. Schulen für die Ausbildung von — Ecoles pour l'instruction des		
Privatpiloten — Pilotes privés	2	2
Privat- und Berufspiloten — Pilotes privés et professionnels	39	38
Privat- und Berufspiloten, inkl. IFR-Piloten — Pilotes privés et professionnels, inclus pilotes de vol aux instruments	5	5
IFR-Piloten — Pilotes de vol aux instruments	1	2
Linienpiloten — Pilotes de ligne	3	3
Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère	4	3
Segelflieger — Pilotes de planeur	38	38
Fallschirmspringer — Parachutistes	5	6
Ballonfahrer — Pilotes de ballon	5	6
Total	102	103
2. Flugpersonal — Personnel navigant		
Privatpiloten — Pilotes privés	4 248	4 474
Berufspiloten (Beschränkter BB-Ausweis) — Pilotes professionnels (licences restreintes)	301	325
Berufspiloten — Pilotes professionnels	519	537
Berufspiloten 1. Klasse — Pilotes professionnels de 1re classe	108	102
Linienpiloten — Pilotes de ligne	591	598
Sonderbewilligungen für Instrumentenflug — Permis spéciaux de vol aux instruments (ohne Berufspiloten 1. Klasse und Linienpiloten — sans les pilotes professionnels de 1re classe ni les pilotes de ligne)	319	338
Segelflieger — Pilotes de planeur	1 761	1 900
Navigatoren — Navigateurs	60	47
Bordfunken — Radiotélégraphistes navigants	12	2
Bordmechaniker — Mécaniciens navigants	178	205
Ballonfahrer — Pilotes de ballon	35	49
Berufs-Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère professionnels	66	70
Privat-Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère privés	33	40
Fallschirmspringer — Parachutistes	592	618
Anerkennung von ausländischen Ausweisen — Validations de licences étrangères	206	186
Lernausweise für Motor- und Segelflugschüler — Cartes d'élèves-pilotes d'avion et de planeur	2 772	2 818
Lernausweise für Bordmechaniker — Cartes d'élèves-mécaniciens navigants	29	1
Lernausweise für Ballonfahrer — Cartes d'élèves pilotes de ballon	17	13
Lernausweise für Hubschrauberpiloten — Cartes d'élèves-pilotes d'hélicoptère	5	6
Lernausweise für Fallschirmspringer — Cartes d'élèves-parachutistes	215	236
Total	12 067	12 565
3. Bodenpersonal — Personnel de l'infrastructure		
Luftfahrzeugkontrolleure Kategorie I — Contrôleurs d'aéronefs de catégorie I	161	141
Luftfahrzeugkontrolleure Kategorie II — Contrôleurs d'aéronefs de catégorie II	459	478
Fallschirmwarte — Plieurs de parachutes	77	85
Luftfahrzeugschweisser — Soudeurs d'aéronefs	31	31
Flugverkehrsleiter Kategorie I — Contrôleurs de la circulation aérienne de catégorie I	179	207
Flugverkehrsleiter Kategorie II — Contrôleurs de la circulation aérienne de catégorie II	19	18
Flugverkehrsleiter-Gehilfen — Aides-contrôleurs de la circulation aérienne	95	79
Flugdienstberater — Agents techniques d'exploitation	89	82
Total	1 110	1 121

Anmerkung: Piloten mit verschiedenen gültigen Motorflugausweisen sind nur in der höchsten Kategorie gezählt

Remarque: Les pilotes qui sont au bénéfice de plusieurs licences valables d'aviation à moteur ne sont comptés ici que dans la catégorie la plus élevée

12. Förderung des fliegerischen Nachwuchses — Formation aéronautique subventionnée

	1971	1972
1. Fliegerische Vorschulung (FVS) — Instruction aéronautique préparatoire (IAP)		
Einschreibungen — Inscriptions	1 540	1 508
Schüler Kurs 1 — Elèves du cours 1	315	265
Schüler Kurs 2 — Elèves du cours 2	251	177
Kurs 2 bestanden — Elèves ayant réussi le cours 2	187	116
2. Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) — Ecole suisse d'aviation de transport (ESAT)		
Pilotenschüler — Elèves-pilotes	79	50
Examen bestanden — Elèves ayant réussi l'examen	38	27
Bordmechanikerschüler — Elèves-mécaniciens navigants	16	7
Examen bestanden — Elèves ayant réussi l'examen	9	7

13. Luftfahrzeugbuch — Registre des aéronefs

1. Luftfahrzeuge — Aéronefs	1971	1972	2. Hypotheken — Hypothèques	1971	1972
	Bestand am 1. Januar — Etat au 1er janvier	45		47	Anzahl Luftfahrzeugverschreibungen am 31. Dezember — Nombre d'hypothèques sur aéronefs au 31 décembre
Aufnahmen — Inscriptions	11	12	davon Gesamtpfandrechte — dont hypothèques globales	2	3
Streichungen — Radiations	9	7	Mitverpfändete Ersatzteillager — Dépôts de pièces de rechange hypothéqués	—	1
Bestand am 31. Dezember — Etat au 31 décembre	47	52	Pfandsummen — Hypothèques:		
davon — dont:			unter — de moins de Fr. 100 000	5	3
Flugzeuge — Avions			100 000—1 Mio	16	20
bis — jusqu'à 2000 kg	7	8	1—10 Mio	14	11
2001—5700 kg	8	8	über — de plus de 10 Mio	6	7
5701—9000 kg	1	—	Höchstbetrag einer Hypothek in Mio —		
über — de plus de 9000 kg	15	17	Hypothèque maximale en mio	21,0	22,0
Hubschrauber — Hélicoptères	10	13	Hypothekensumme insgesamt in Mio —		
Motorsegler — Motoplaneurs	—	—	Montant total des hypothèques en mio	145,8	160,6
Segelflugzeuge — Planeurs	6	6			
Freiballone — Ballons libres	—	—			

14. Unfälle schweizerischer Luftfahrzeuge unter 9000 kg Accidents d'aéronefs suisses d'un poids inférieur à 9000 kg

Luftfahrzeugkategorie Catégories d'aéronefs	Unfälle — Accidents						Tote Morts		Zerstörte Luftfahrzeuge Avions détruits	
	Total		Davon im gewerbemässigen Luftverkehr Dont accidents en trafic commercial		Mit Toten Avec morts		1971	1972	1971	1972
	1971	1972	1971	1972	1971	1972				
Einmotorige Flugzeuge — Avions monomoteurs	28	45	3	—	7	8	17	22	13	17
Mehrmotorige Flugzeuge — Avions multimoteurs	5	9	2	—	1	1	1	2	1	1
Hubschrauber — Hélicoptères	4	6	2	2	1	2	1	4	2	4
Segelflugzeuge — Planeurs	13	26	—	—	1	2	2	2	2	12
Motorsegler — Motoplaneurs	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Ballone — Ballons	3	2	—	—	—	—	—	—	3	2
Total	53	89	7	2	10	13	21	30	21	37

Anmerkungen:

Die vorliegende Statistik bezieht sich für das Jahr 1972 auf einen Gesamtbestand von 1576 Luftfahrzeugen und eine Flugstundenzahl von rund 150 000 (ohne die Stundenzahlen des gewerbemässigen Linien- und Nichtlinienverkehrs).

Unfälle schweizerischer Flugzeuge über 9000 kg sind keine zu verzeichnen.

Ausserdem sind zu erwähnen:

- die Unfälle ausländischer Privatflugzeuge in der Schweiz (6 deutsche, 2 amerikanische und 1 schwedisches Luftfahrzeug),
- eine Notevakuation eines britischen Boeing 747 in Zürich,
- eine Kollision einer ägyptischen Iljushin 62 mit einer Passagierterre in Zürich.

Remarques:

La statistique ci-dessus se rapporte à un effectif de 1576 aéronefs et à un nombre d'heures de vol d'environ 150 000 (non compris les heures de vol du trafic de lignes et du trafic hors des lignes).

Il ne s'est produit aucun accident d'avion suisse d'un poids supérieur à 9000 kg.

Il faut mentionner en outre:

- les accidents survenus en Suisse à des avions privés étrangers (6 appareils allemands, 2 américains et 1 suédois),
- une évacuation d'urgence d'un Boeing 747 britannique à Zurich,
- une collision d'un Ilyouchine 62 égyptien avec une échelle de passagers à Zurich.

15. Luftfrachtverkehr der Schweiz nach Warengruppen
Trafic de fret en Suisse d'après les groupes de marchandises 1968—1972

Bruttotonnen — Tonnes brutes

Warengruppen Groupes de marchandises	Einfuhr — Importation					Ausfuhr — Exportation				
	1968	1969	1970	1971	1972	1968	1969	1970	1971	1972
Tiere, Waren tierischen und pflanzlichen Ursprungs, Fette, Öle, Waren der Nahrungsmittelindustrie — Animaux, marchandises d'origine animale ou végétale, graisses et huiles, produits des industries alimentaires	5 657	6 609	6 560	7 445	10 010	449	510	507	487	548
Mineralische Stoffe, Erzeugnisse der chemischen Industrie — Produits minéraux et des industries chimiques	801	1 214	1 313	1 235	1 794	1 967	3 417	3 363	3 972	4 540
Kunststoffe, Kautschuk — Matières plastiques, caoutchouc	332	406	424	453	620	345	465	547	606	793
Häute, Felle, Leder — Peaux, pelletteries, cuirs	591	579	595	820	890	127	155	185	178	151
Holz, Kork — Bois, liège	14	20	19	15	39	71	30	28	41	27
Papier — Papiers	2 227	2 749	2 806	2 981	3 049	768	791	903	851	1 043
Textilien — Textiles	1 269	1 247	1 140	1 201	1 675	1 609	1 930	1 983	1 729	2 124
Wirk- und Strickwaren, Konfektion — Bonneterie, confection	1 524	2 355	2 297	2 102	2 020	619	707	832	854	781
Schuhe, Kopfbedeckungen, Schirme — Souliers, coiffures, parapluies	153	233	304	274	310	298	623	574	680	567
Waren aus mineralischen Stoffen — Articles en matières minérales	116	122	116	112	119	132	209	251	293	275
Edelmetalle und Waren daraus — Métaux précieux et articles en ces matières	1 186	1 650	1 122	912	1 306	333	644	503	409	473
Unedle Metalle und Waren daraus — Métaux communs et articles en ces matières ..	339	495	526	530	589	899	1 085	1 022	925	1 107
Maschinen — Machines	2 661	3 780	4 259	4 083	5 139	4 131	5 925	4 778	4 874	4 940
Beförderungsmittel — Matériel de transport	586	782	843	881	1 381	109	91	113	318	147
Instrumente und Apparate — Instruments et appareils	2 226	2 325	2 741	3 017	3 240	1 338	1 608	1 715	1 347	1 416
Uhren — Montres	58	89	144	240	186	1 687	1 652	1 806	1 784	2 143
Übrige Waren — Autres marchandises	972	378	364	368	580	217	244	301	412	485
Total	20 712	25 033	25 573	26 669	32 947	15 099	20 086	19 411	19 758	21 560

16. Verkehrsströme im Linienverkehr — Courants dans le trafic de lignes

Personenverkehr Abfliegende Passagiere Trafic de passagers Passagers partants	1971		1972		Güterverkehr in Bruttotonnen In der Rangfolge der Ausfuhr 1972 Trafic de marchandises en tonnes brutes Dans l'ordre de l'exportation en 1972		Einfuhr Importation		Ausfuhr Exportation	
	1971	1972	1971	1972	1971	1972	1971	1972	1971	1972
1. Schweiz—Europa Suisse—Europe					1. Europa — Europe					
Bundesrepublik Deutschland — République fédérale d'Allemagne	416 336	429 897			Grossbritannien — Grande-Bretagne	7 501	5 384		3 287	3 569
Frankreich — France	388 678	427 038			Bundesrepublik Deutschland — République fédérale d'Allemagne	2 061	2 368		735	802
Grossbritannien — Grande-Bretagne	350 290	361 222			Frankreich — France	1 734	1 736		476	569
Italien — Italie	199 222	209 020			Spanien — Espagne	538	629		425	458
Spanien — Espagne	172 070	198 216			Niederlande — Pays-Bas	1 323	1 404		346	348
Niederlande — Pays-Bas	103 040	105 698			Schweden — Suède	361	387		270	324
Osterreich — Autriche	98 120	112 246			Belgien — Belgique	533	594		320	304
Belgien — Belgique	91 859	90 331			Italien — Italie	434	503		235	290
Griechenland — Grèce	57 974	64 357			Österreich — Autriche	172	299		177	253
Schweden — Suède	46 486	46 452			Griechenland — Grèce	84	91		177	183
Übrige Länder — Autres pays	262 202	280 817			Öbrige Länder — Autres pays	693	1 124		1 149	1 314
Total	2 186 277	2 325 294			Total	15 434	14 519		7 597	8 414
2. Nach Kontinenten — D'après les continents					2. Kontinente — Continents					
Europa — Europe	2 186 277	2 325 294			Europa — Europe	15 434	14 519		7 597	8 414
Nordamerika — Amérique du Nord	268 294	317 535			Nordamerika — Amérique du Nord	6 247	8 294		7 805	8 189
Asien, Australien, Ozeanien — Asie, Australie, Océanie	162 977	180 146			Asien, Australien, Ozeanien — Asie, Australie, Océanie	3 131	4 954		2 561	2 878
Afrika — Afrique	122 241	137 913			Afrika — Afrique	2 850	3 443		940	1 075
Zentral- und Südamerika — Amérique centrale et Amérique du Sud	42 815	44 472			Zentral- und Südamerika — Amérique centrale et Amérique du Sud	807	1 736		855	1 004
Total	2 782 704	3 005 360			Total	28 469	32 946		19 758	21 560

17. Verkehrsströme im Nichtlinienverkehr — Courants dans le trafic hors des lignes

Abfliegende Passagiere Passagers partants	Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait		Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes		Abfliegende Passagiere Passagers partants	Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait		Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes	
	1971	1972	1971	1972		1971	1972	1971	1972
1. Schweiz—Europa Suisse—Europe					2. Nach aussereuropäischen Ländern D'après certains pays extra-européens				
Grossbritannien — Grande-Bretagne	162 883	155 098	21 461	24 048	Tunesien — Tunisie	21 956	27 738	663	320
Spanien — Espagne	97 843	117 397	26 019	34 003	Ostafrika — Afrique orientale	12 933	16 911	145	46
Kanarische Inseln — Iles Canaries	23 214	29 033	48	28	Ferner Osten — Extrême-Orient	6 703	13 852	627	845
Griechenland — Grèce	16 521	31 564	1 138	1 914	Nordamerika — Amérique du Nord	3 883	2 013	34 077	37 758
Deutschland — Allemagne	15 951	16 351	8 343	8 540	Marokko — Maroc	2 463	5 441	831	490
Frankreich — France	15 175	14 283	5 248	5 665	Südamerika — Amérique du Sud	854	2 362	307	1 033
Ungarn — Hongrie	13 160	13 308	373	287	Mittlerer Osten — Moyen-Orient	503	520	830	2 716
Skandinavien — Scandinavie	11 631	15 725	8 170	7 673	Übriges Afrika — Reste de l'Afrique	442	5 741	516	667
Jugoslawien — Yougoslavie	11 551	13 973	403	666	Total	49 737	74 578	37 996	43 875
Türkei — Turquie	8 387	14 665	1 201	1 136	Gesamttotal — Total général	455 023	542 047	122 805	136 806
Rumänien — Roumanie	7 654	6 147	87	40					
Übrige Länder — Autres pays	21 316	39 925	12 218	8 931					
Total	405 286	467 469	84 809	92 931					

18. Flugsicherung/Luftstrassenverkehr

a) Festes Flugfernmeldenetz (AFTN)

Jahr Année	Zürich				Genève			Augmentation ou diminution par rapport à l'année précé- dente %
	Anzahl Übermittlungen			Zu- oder Ab- nahme gegen- über dem Vorjahr %	Nombre de transmissions			
	Eingang	Ausgang	Total		Entrée	Sortie	Total	
1964	929 200	1 640 700	2 569 900	+ 42,1	312 100	557 800	869 900	+ 11,7
1965	976 000	1 745 900	2 721 900	+ 5,9	335 800	688 900	1 004 700	+ 15,5
1966	1 048 450	1 905 200	2 953 650	+ 8,5	379 500	781 000	1 160 500	+ 15,5
1967	1 273 250	2 281 850	3 555 100	+ 20,4	399 950	838 800	1 238 750	+ 6,7
1968	1 207 850	2 117 900	3 325 750	- 6,5	427 250	818 850	1 246 100	- 0,6
1969	1 299 100	2 240 200	3 539 300	+ 6,4	468 350	723 650	1 192 000	- 4,3
1970	1 378 250	2 300 400	3 678 650	+ 3,9	537 550	736 150	1 273 700	+ 6,8
1971	1 432 800	2 332 100	3 764 900	+ 2,3	557 800	720 000	1 277 800	+ 0,3
1972	1 535 600	2 392 800	3 928 400	+ 4,3	557 300	756 100	1 314 400	+ 2,8

18. Sécurité aérienne/Trafic dans les voies aériennes

a) Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA)

b) Luftstrassenverkehr (Bezirksleitung/ACC)

b) Trafic dans les voies aériennes (Centre de contrôle régional/CCR)

Jahr Année	Zürich					Genève			Augmentation par rapport à l'année précé- dente %	
	Anzahl von kontrollierten Luftfahrzeugen		Übriger FIR Verkehr	Total	Zunahme gegenüber dem Vorjahr %	Nombre d'aéronefs contrôlés		Autre trafic dans la FIR		Total
	Von und nach Zürich	Transit				Au départ et à destination de Genève	Transit			
1964	71 800	40 060	3 480	115 340	9,5	35 980	57 210	4 260	97 450	12,6
1965	78 150	44 560	3 880	126 590	9,7	39 700	64 210	3 990	107 900	10,7
1966	88 200	50 800	5 250	144 250	13,9	46 740	72 970	6 530	126 240	17,0
1967	102 200	54 700	6 300	163 200	13,1	52 600	84 200	6 600	143 400	13,6
1968	109 000	61 200	5 900	176 100	7,9	56 000	89 200	5 200	150 400	4,9
1969	118 400	70 700	6 700	195 800	11,2	64 600	109 400	7 800	181 800	20,9
1970	127 500	83 300	7 000	217 800	11,2	72 100	123 000	9 500	204 600	12,4
1971	127 800	96 400	9 200	233 400	7,2	71 000	134 100	11 500	216 600	5,9
1972	126 400	99 100	9 500	235 000	0,7	73 200	154 300	12 400	239 900	10,8

19. Verteilung der Baukosten der Flughäfen — Répartition des frais de construction des aéroports¹

Flughäfen — Aéroports	Nettoanteil Kanton 2 Part nette du canton	Bundes- beitrag Subvention fédérale	Nettoanteil FIG 2 Part nette FIG	Bundes- beitrag Subvention fédérale	Nettoanteil Swissair 2 Part nette de Swissair	Bundes- beitrag Subvention fédérale	Beiträge Contribu- tions Winterthur Zürich	Bundeseigene Baukosten Frais de construction à la charge de la Confédération	Total Nettoanteile Kanton FIG, Swissair Parts nettes canton FIG, Swissair Kol. — Col. 1, 3, 5	Total Bundes- beitrag Subvention fédérale Kol. — Col. 2, 4, 6	Gesamtkosten Frais totaux Kol. — Col. 7, 8, 9, 10
	In 1000 Franken						en 1000 francs				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Zürich											
1. Bauetappe — 1re étape de construction											
BB — AF 13.6.46; 29.9.49	51 559	20 629	13 884	6 484	602	—	8 300	4 479	66 045	27 113	105 937
Abrechnung — Décompte 25.10.65	53 766	20 684	15 460	6 517	3 424	—	8 300	4 399	72 650	27 201	112 550
2. Ausbaustufe — 2e étape d'agrandissement											
BB — AF 18.3.59	52 733	20 989	35 231	20 033	24 882	9 261	5 500	5 347	112 846	50 283	173 976
Ausgabenstand — Dépenses fin 1972 ³	50 893	19 950	30 122	14 717	19 503	8 993	5 500	4 753	100 518	43 670	154 441
3. Ausbaustufe — 3e étape d'agrandissement											
BB — AF 13.10.65	7 209	2 946	57 597	17 398	10 542	2 791	—	—	75 348	23 135	98 483
Ausgabenstand — Dépenses fin 1972 ³	6 747	2 787	53 073	19 057 ⁴	13 185	2 583	—	—	73 005	24 427	97 432
4. Ausbaustufe — 4e étape d'agrandissement											
BB — AF 23.9.71	186 743	78 691	228 314	109 687	122 226	51 944	—	—	537 283	240 322	777 605
Ausgabenstand — Dépenses fin 1972 ³	53 099	18 660	78 802	32 000	77 009	29 453	—	—	208 910	80 113	289 023
Total laut BB — Total selon AF	298 244	123 255	335 026	153 602	158 252	63 996	13 800	9 826	791 522	340 853	1 156 001
Total Ausgabenstand 1972 — Total dépenses fin 1972 ³	164 505	62 091	177 457	72 291	113 121	41 029	13 800	9 152	455 083	175 411	653 446
Genève											
1.—3. Ausbaustufe — 1re à 3e étapes d'agran- dissement											
BB — AF 21.6.45; 8.12.48 — BRB — ACF 26.10.54	25 663	11 140	—	—	—	—	—	423	25 663	11 140	37 226
Abrechnung — Décompte 30.6.56	25 076	10 899	—	—	—	—	—	460	25 076	10 899	36 435
4. Ausbaustufe — 4e étape d'agrandissement											
BB — AF 30.9.57; 6.3.63	141 617	47 869	—	—	—	—	—	4 176	141 617	47 869	193 662
Ausgabenstand — Dépenses fin 1972 ³	152 898	53 147 ⁵	—	—	—	—	—	3 330	152 898	53 147	209 375
5. Ausbaustufe — 5e étape d'agrandissement											
BB — AF 12.12.72	67 512	32 374	—	—	—	—	—	1 367	67 512	32 374	101 253
Ausgabenstand — Dépenses fin 1972	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total laut BB und BRB — Total selon AF et ACF	234 792	91 383	—	—	—	—	—	5 966	234 792	91 383	322 141
Total Ausgabenstand 1972 — Total dépenses fin 1972 ³	177 974	64 046	—	—	—	—	—	3 790	177 974	64 046	245 810
Basel											
1. Ausbaustufe — 1re étape d'agrandissement											
BB — AF 22.12.49; 1.10.63	62 141	25 051	—	—	—	—	—	—	62 141	25 051	87 192
Ausgabenstand — Dépenses fin 1972 ³	84 649	24 648	—	—	—	—	—	—	84 649	24 648	109 297
Gesamttotal laut BB — BRB											
Total général selon AF — ACF	595 177	239 689	335 026	153 602	158 252	63 996	13 800	15 792	1 088 455	457 287	1 575 334
Ausgabenstand 1972 — Dépenses fin 1972 ³ ..	427 128	150 785	177 457	72 291	113 121	41 029	13 800	12 942	717 706	264 105	1 008 553

¹ Die Beiträge umfassen lediglich die im Rahmen von Bundesbeschlüssen (BB) oder Bundesratsbeschlüssen (BRB) ausgeführten Arbeiten

² Bruttoanteil minus Bundesbeitrag (FIG = Flughafen-Immobilien-Gesellschaft)

³ prov. Zahlen — montants provisoires

⁴ inkl. Teuerung — renchérissement incl. BRB — ACF 25. 9. 72

¹ Les montants se rapportent exclusivement aux travaux faisant l'objet d'arrêtés fédéraux (AF) ou d'arrêtés du Conseil fédéral (ACF)

² Part brute moins subvention fédérale (FIG = Société immobilière de l'aéroport)

⁵ inkl. Teuerung — renchérissement incl. BRB — ACF 13. 1. 71

20. Nordatlantikverkehr 1971
Trafic sur l'Atlantique-Nord en 1971

	Richtung — Direction		Total	Veränderung gegenüber 1970 Variation par rapport à 1970 %
	West—Ost Ouest—Est	Ost—West Est—Ouest		
1. Linienverkehr — Trafic de lignes				
Flüge — Vols:				
Passagierflüge — Vols de passagers	36 879	37 031	73 910	— 6,4
Frachtflüge — Vols de fret	5 608	5 617	11 225	— 8,3
Total	42 487	42 648	85 135	— 6,7
Sitzplatzangebot — Places offertes:				
Erste Klasse — Première classe	801 530	799 245	1 600 775	+ 9,2
Economy-Klasse — Classe économique	6 668 214	6 677 482	13 345 696	+ 15,4
Total	7 469 744	7 476 727	14 946 471	+ 14,7
Beförderte Passagiere — Passagers transportés:				
Erste Klasse — Première classe	266 160	238 392	464 552	— 3,9
Economy-Klasse — Classe économique	3 466 901	3 600 476	7 067 377	+ 5,2
Total	3 693 061	3 838 868	7 531 929	- 4,6
Sitzplatz-Ausnutzung in % — Coefficient moyen d'occupation des places en %:				
Erste Klasse — Première classe	28,2	29,8	29,0	— 4,0 ¹
Economy-Klasse — Classe économique	52,0	53,9	53,0	— 5,1 ¹
Total	49,4	51,3	50,4	— 4,9 ¹
Beförderte Güter in Tonnen — Marchandises transportées, en tonnes:				
Passagierflüge — Vols de passagers	110 854	142 117	252 971	+ 28,3
Frachtflüge — Vols de fret	108 846	133 913	242 759	— 4,7
Total	219 700	276 030	495 730	+ 9,7
2. Nichtlinienverkehr — Trafic hors des lignes				
Anzahl Flüge — Nombre de vols	3 639	3 624	7 263	+ 25,2
Beförderte Passagiere — Passagers transportés	530 004	529 042	1 059 046	+ 29,7
Beförderte Güter in Tonnen — Marchandises transportées, en tonnes	5 731	5 914	11 645	+ 101,0

¹ Prozentpunkte

¹ Variations dans le pourcentage

Quelle: IATA-Statistik

Source: Statistique de l'IATA

21. Die Schweiz anfliegende ausländische Linienverkehrsunternehmen
Entreprises étrangères du trafic de lignes qui desservent la Suisse

Unternehmen — Entreprises	Angeflogene Flughäfen Desservant les aéroports de		
	Zürich	Genève	Basel
Aer Lingus	X		
Aeroflot	X	X	
Aerolineas Argentinas	X		
Air Afrique		X	
Air Algérie		X	
Air Alpes		X	
Air Canada	X		
Air Zaïre		X	
Air France	X	X	X
Air India		X	
Air Inter			X
Alitalia	X	X	
AUA, Austrian Airlines	X	X	
Avianca	X		
Balkan, Bulgarian Airlines	X		
Bayerischer Flugdienst	X		
BEA, British European Airways	X	X	X
BOAC, British Overseas Airways Corp.	X		
BAF, British Air Ferries Ltd			X
CSA, Ceskoslovenske Aerolinie	X	X	
DLH, Deutsche Lufthansa	X	X	
East African Airways Corp.	X		
Egyptair	X	X	
EL AL, Israel Airlines	X	X	
Finnair	X		
Iberia, Lineas Aéreas de España	X	X	
Iranair		X	
Iraqi Airways		X	
ITAVIA Aerolinee		X	X
JAT, Jugoslovenski Aerotransport	X		
KLM, Royal Dutch Airlines	X		X
Kuwait Airways		X	
LOT, Polskie Linie Lotnicze	X	X	
Luxair		X	
Malév, Hungarian Airlines	X		
MEA, Middle East Airlines	X	X	
Nigeria Airways	X		
Olympic Airways	X	X	
PIA, Pakistan International Airlines		X	
Royal Air Maroc	X	X	
Rousseau Aviation			X
SAA, South African Airways	X		
Sabena	X	X	X
SAS, Scandinavian Airlines System	X	X	X
Saudi Arabian Airlines		X	X
Seaboard World Airlines	X		X
Singapore Airlines	X		
Syrian Arab Airlines		X	
TAP, Transportes Aereos Portugueses	X	X	
Tarom, Romanian Air Transport	X		
TMA, Trans Mediterranean Airways			X
Tunis Air	X	X	
Türk Hava Yollari	X	X	
TWA, Trans World Airlines	X	X	
UTA, Union de Transports Aériens	X		
Varig, Viação Aérea Rio-Grandense	X	X	
Total	39	35	11

22. Verkehr auf europäischen Flughäfen 1971

Linien- und Nichtlinienverkehr in der Rangfolge des Passagier-Eigenverkehrs

22. Trafic sur les aéroports européens en 1971

Trafic de lignes et trafic hors des lignes dans l'ordre des passagers transportés, sans les passagers du transit direct

Flughäfen — Aéroports	Bewegungen Mouvements	Passagiere Passagers	Fracht in Tonnen Fret en tonnes
1. London (Heathrow, Gatwick) ...	308 485	20 735 829	364 628
2. Paris (Orly, Le Bourget)	235 384	13 216 473	240 842
3. Frankfurt	182 532	9 987 691	306 776
4. Rom (Ciampino, Fiumicino)	170 076	7 523 831	106 152
5. Kopenhagen	156 273	7 345 838	110 825
6. Palma	75 611	6 215 089	16 474
7. Berlin (Tempelhof, Tegel)	88 102	6 113 503	25 977
8. Amsterdam	115 672	5 768 736	175 423
9. Madrid	92 942	5 478 417	74 034
10. Zürich	100 011	4 759 296	97 868
11. Düsseldorf	74 693	4 195 742	29 711
12. Mailand (Malpensa, Linate)	86 454	3 944 501	77 848
13. Athen	80 632	3 845 612	27 891
14. München	71 053	3 794 452	24 252
15. Stockholm (Bromma, Arlanda) ..	84 752	3 658 880	39 181
16. Hamburg	67 654	3 315 927	27 951
17. Barcelona	59 115	3 174 324	32 866
18. Bruxelles	67 445	2 840 635	82 979
19. Genève	65 222	2 731 946	26 521
20. Hannover	43 494	2 556 184	12 185
21. Oslo	52 838	2 439 909	17 926
22. Manchester	42 264	2 082 132	36 855
23. Lissabon	38 303	2 077 658	22 173
24. Glasgow (Prestwick, Abbotsinch)	47 832	2 067 694	26 926
25. Dublin	34 899	2 045 046	42 238
26. Stuttgart	37 824	1 843 551	26 514
27. Istanbul	42 463	1 805 273	11 053
28. Helsinki	37 192	1 621 125	15 224
29. Nice	36 348	1 612 230	12 749
30. Prag ¹	40 334	1 543 813	*
31. Marseille	32 323	1 526 082	9 712
32. Wien	37 143	1 494 733	18 135
33. Köln	30 215	1 468 154	13 186
34. Jersey	49 808	1 196 398	8 578
35. Belfast	22 814	1 114 845	17 179
36. Warschau ¹	30 297	941 967	9 751
37. Lyon	27 665	894 046	4 555
38. Belgrad ¹	27 020	838 156	6 491
39. Basel	23 123	787 459	13 041
40. Shannon	16 652	629 310	15 768

¹ Jahr 1970 — Année 1970

Quelle — Source: Section études statistiques de l'aéroport de Paris

23. Verkehr auf den wichtigsten Flughäfen der Welt 1971

Linien- und Nichtlinienverkehr in der Rangfolge des Passagier-Eigenverkehrs.

23. Trafic sur les principaux aéroports du monde en 1971

Trafic de lignes et trafic hors des lignes, dans l'ordre des passagers transportés, sans les passagers du transit direct

Flughäfen — Aéroports	Bewegungen Mouvements	Passagiere Passagers	Fracht in Tonnen Fret en tonnes
1. New York (Kennedy, La Guardia, Newark)	694 006	37 983 065	917 963
2. Chicago (O'Hare, Midway, Meigs) ¹	872 478	31 372 453	538 237
3. London (Heathrow, Gatwick) ...	308 485	20 735 829	364 628
4. Los Angeles	373 090	20 347 047	409 204
5. Atlanta ¹	374 453	16 627 000	171 411
6. San Francisco	297 323	14 100 124	277 388
7. Paris (Orly, Le Bourget)	235 384	13 216 473	240 842
8. Washington (National, Dulles) ¹ ..	274 453	11 381 081	62 800
9. Miami ¹	253 813	10 660 815	233 070
10. Dallas ¹	260 000	10 450 000	90 164
11. Tokio ¹	154 518	10 362 000	181 465
12. Frankfurt	182 532	9 987 691	306 776
13. Boston ¹	244 591	9 389 000	131 715
14. Osaka ¹	135 442	8 967 000	74 917
15. Rom (Ciampino, Fiumicino)	170 076	7 523 831	106 152
16. Denver ¹	174 335	7 429 000	64 400
17. Kopenhagen	156 273	7 345 838	110 825
18. Detroit ¹	199 839	7 046 000	139 722
19. St. Louis ¹	188 410	6 661 000	*
20. Philadelphia ¹	195 035	6 592 527	115 067
21. Honolulu ¹	122 514	6 357 661	55 156
22. Palma	75 611	6 215 089	16 474
23. Berlin (Tempelhof, Tegel)	88 102	6 113 503	25 977
24. Toronto ¹	114 930	5 964 931	84 836
25. Amsterdam	115 672	5 768 736	175 423
26. Madrid	92 942	5 478 417	74 034
27. Minneapolis ¹	111 714	5 367 000	*
28. Cleveland ¹	130 048	4 996 000	112 100
29. Zürich	100 011	4 759 296	97 868
30. Seattle ¹	110 616	4 653 425	73 251
31. Houston ¹	137 188	4 518 687	*
32. Montreal ¹	100 450	4 515 903	94 663
33. San Juan ¹	129 561	4 385 952	79 646
34. Sydney ¹	91 873	4 358 194	60 167
35. Düsseldorf	74 693	4 195 742	29 711
36. Las Vegas	91 912	4 102 285	6 132
37. Mailand (Malpensa, Linate)	86 454	3 944 501	77 848
38. Athen	80 632	3 845 612	27 891
39. München	71 053	3 794 452	24 252
40. Kansas City	115 467	3 742 384	46 241

¹ Jahr 1970 — Année 1970

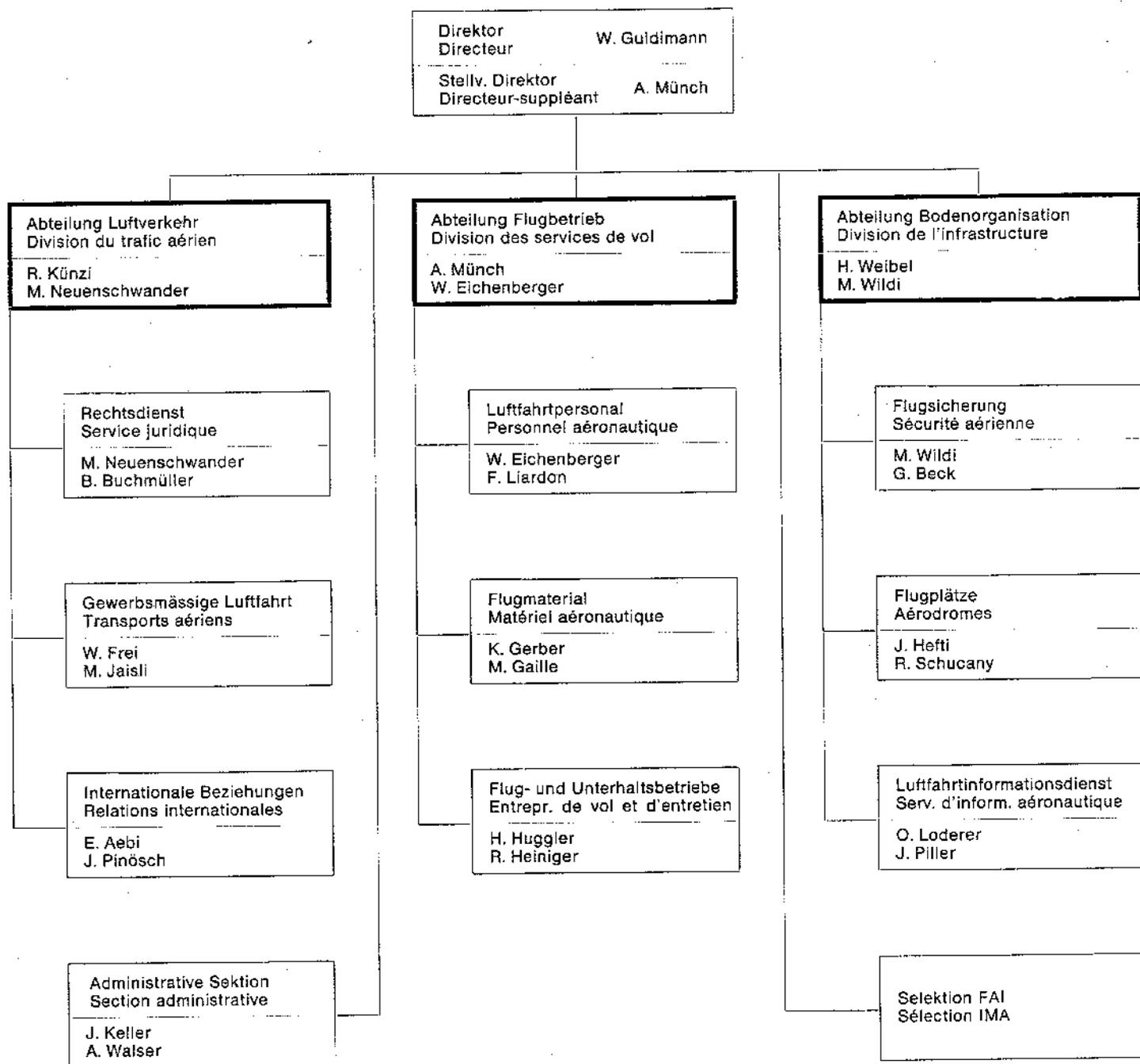
Quelle — Source: Section études statistiques de l'aéroport de Paris

24. Internationaler Linienverkehr der wichtigsten IATA-Gesellschaften 1971
 Trafic international de lignes des principales compagnies membres de l'IATA en 1971

In der Rangfolge der geleisteten Tonnenkilometer — Dans l'ordre des tonnes-kilomètres effectuées

Gesellschaften — Compagnies	Flugkilometer Kilomètres parcourus 1000	Beförderte Passagiere Passagers transportés	Passagierkilometer Kilomètres-passagers			Geleistete Tonnenkilometer Tonnes-kilomètres effectuées			Angebotene Tonnen- kilometer Tonnes- kilomètres offertes	Auslastung der Tonnen- kilometer Utilisation des tonnes- kilomètres %
			Geleistete Effectuées	Angebotene Offerts	Aus- nutzung Utilisation %	Passagiere Passagers	Güter Marchandises	Total		
			In Tausend — en milliers			In Tausend — en milliers				
1. Pan American World Airways	248 213	8 777 990	20 586 442	40 404 727	51,0	1 868 199	1 241 149	3 109 348	6 839 601	45,5
2. BOAC, British Overseas Airways Corp. ...	162 408	1 967 651	11 443 683	21 889 970	52,3	1 041 112	500 996	1 542 108	3 211 485	48,0
3. TWA, Trans World Airlines	114 771	2 085 982	10 325 410	20 809 369	49,6	936 748	391 059	1 327 807	2 991 116	44,4
4. DLH, Deutsche Lufthansa AG	123 615	3 744 984	7 384 737	14 611 976	50,5	680 839	552 006	1 232 845	2 252 933	54,7
5. Air France	122 778	4 812 877	8 613 257	16 914 069	50,9	774 951	345 463	1 120 414	2 153 651	52,0
6. Japan Airlines	94 723	1 679 096	6 964 204	14 330 151	48,6	652 560	440 710	1 093 270	2 254 141	48,5
7. KLM, Royal Dutch Airlines	92 440	2 580 739	6 330 398	12 940 166	48,9	581 642	426 866	1 008 508	1 970 532	51,2
8. Alitalia, Linee Aeree Italiane	102 942	3 122 511	7 165 732	14 396 471	49,8	644 917	299 469	944 386	1 854 644	50,9
9. SAS, Scandinavian Airlines System	80 221	3 065 282	4 563 380	9 733 041	46,9	406 843	242 592	649 435	1 308 539	49,6
10. SWISSAIR	73 812	3 360 112	4 866 503	9 467 311	51,4	431 255	193 142	624 397	1 274 889	49,0
11. Air Canada	63 672	2 166 953	4 456 429	8 914 436	50,0	404 299	186 575	590 874	1 408 802	41,9
12. Qantas Airways	62 475	702 298	4 182 699	8 453 180	49,5	386 521	164 491	551 012	1 219 908	45,2
13. Iberia, Lineas Aéreas de España	71 755	2 726 485	4 978 208	9 781 524	50,9	444 236	104 631	548 867	1 097 126	50,0
14. Flying Tiger	17 986	—	—	—	—	—	472 347	472 347	733 472	64,4
15. Sabena	47 720	1 385 910	2 719 042	5 802 037	46,9	244 714	211 223	455 937	838 040	54,4
16. BEA, British European Airways	78 216	5 797 192	4 050 889	7 024 387	57,7	347 358	63 722	411 080	795 479	51,7
17. EL AL, Israel Airlines	30 095	622 752	3 027 035	4 392 934	68,9	273 997	109 821	383 818	631 022	60,8
18. Northwest Airlines	29 316	441 710	1 879 864	6 393 007	29,4	170 546	179 614	350 160	1 068 384	32,8
19. Varig, Viação Aérea Rio-Grandense	33 710	346 510	2 253 180	3 781 792	59,6	205 974	135 646	341 620	580 611	58,8
20. Canadian Pacific Airlines	30 562	560 811	2 584 370	4 805 965	53,8	235 407	65 091	300 498	614 161	48,9
21. UTA, Union de Transports Aériens	25 236	322 420	1 679 905	2 942 268	57,1	151 192	125 610	276 802	504 326	54,9
22. Air India	21 010	350 225	1 731 632	3 580 566	48,4	160 062	99 950	260 012	484 902	53,6
23. SAA, South African Airways	26 686	299 897	1 944 861	3 595 052	54,1	171 353	56 372	227 725	451 174	50,5
24. Aer Lingus	20 894	1 352 002	1 750 643	2 808 762	62,3	153 785	64 875	218 660	386 510	56,6
25. Olympic Airways	22 992	698 581	1 915 671	3 526 819	54,3	169 564	33 140	202 704	374 046	54,2
26. Braniff Airways	20 853	582 382	1 527 504	3 249 136	47,0	138 579	47 267	185 846	459 068	40,5
27. Aerolineas Argentinas	22 603	412 002	1 410 893	2 970 264	47,5	136 402	45 921	182 323	377 802	48,3
28. Air Afrique	15 780	313 793	860 422	1 643 423	52,3	77 437	89 657	167 094	293 883	56,8
29. TMA, Trans Mediterranean Airways	11 120	—	—	—	—	—	167 002	167 002	284 778	58,6
30. TAP, Transportes Aéreos Portugueses	21 841	572 722	1 533 573	2 859 887	53,6	135 322	27 435	162 757	372 252	43,7
31. Eastern Airlines	23 891	1 621 136	1 592 153	3 069 528	51,9	144 458	8 300	152 758	375 037	40,7
32. Air New Zealand	17 000	379 050	1 211 459	2 108 088	57,5	114 458	26 943	141 401	259 139	54,6
33. American Airlines	25 296	832 385	1 273 307	2 908 235	43,8	115 518	14 960	130 478	369 865	35,3
34. MEA, Middle East Airlines	16 843	648 009	1 028 374	2 102 065	48,9	94 463	32 128	126 591	265 187	47,7
35. China Airlines	16 553	336 962	982 593	1 979 781	49,6	89 673	35 277	124 950	252 165	49,6
36. Avianca	14 129	261 054	882 985	1 780 934	49,6	81 258	31 584	112 842	209 388	53,9
37. Egyptair	14 734	453 961	948 606	1 901 673	49,9	86 795	17 707	104 502	231 326	45,2
38. Philippine Airlines	14 305	183 903	807 408	1 807 043	44,7	75 009	27 112	102 121	224 432	45,5
39. Aeronaves de Mexico	16 113	376 498	979 115	2 370 326	41,3	84 480	15 175	99 655	270 920	36,8
40. British Caledonian	14 517	328 554	706 314	1 479 399	47,7	63 012	33 755	96 767	214 638	45,1
Total	2 063 806	60 273 381	143 142 880	283 529 762	50,5	12 974 938	7 326 783	20 301 721	41 759 374	48,6
Total aller 107 IATA-Gesellschaften — Total des 107 compagnies IATA	2 338 000	68 897 000	157 475 000	314 135 000	50,1	14 261 000	7 566 000	21 827 000	45 597 000	47,9

Organisation des Eidgenössischen Luftamtes
Organisation de l'Office fédéral de l'air



Der erste Name in jedem Rechteck ist der Name des Chefs, der zweite Name derjenige des Stellvertreters.

Dans chaque rectangle, le premier nom est celui du chef, le deuxième nom celui de son suppléant.

quidam pars

Thule idama

Taurata fluvio

non sunt perforatae
supra mare orientali

mentis infirmitas abrupta
In hunc locum per hunc fluvium
interitum sanctorum...
et subsecutum...
habetur...
mare occidentale

Emmae rivus

Mare
Occidentale
Orientale

Insula
Sub aquilone
quoniam dicitur

Hyperborea Tartarorum

Lytae

Gothus

Maron

Finan

Tanais

Nulli habentur...
quod...
et...

Trigali

Maximum
mare
Tartarorum

magnum Kai

Cantaria magna

Postrema Insula

Sarmata

Cum affluente...
et...

Scythia
Sarmata
Caucasus

India

Mare
Indicum

Romanorum

Sic wandia

Asiatem

Reus
Solanus

Chama

India

Sincus
mons

Impressa...
Bafosi

Mare
Indicum

Per hunc...
et...

Ethiopi

Emilia superior

Mus Ethiopiae