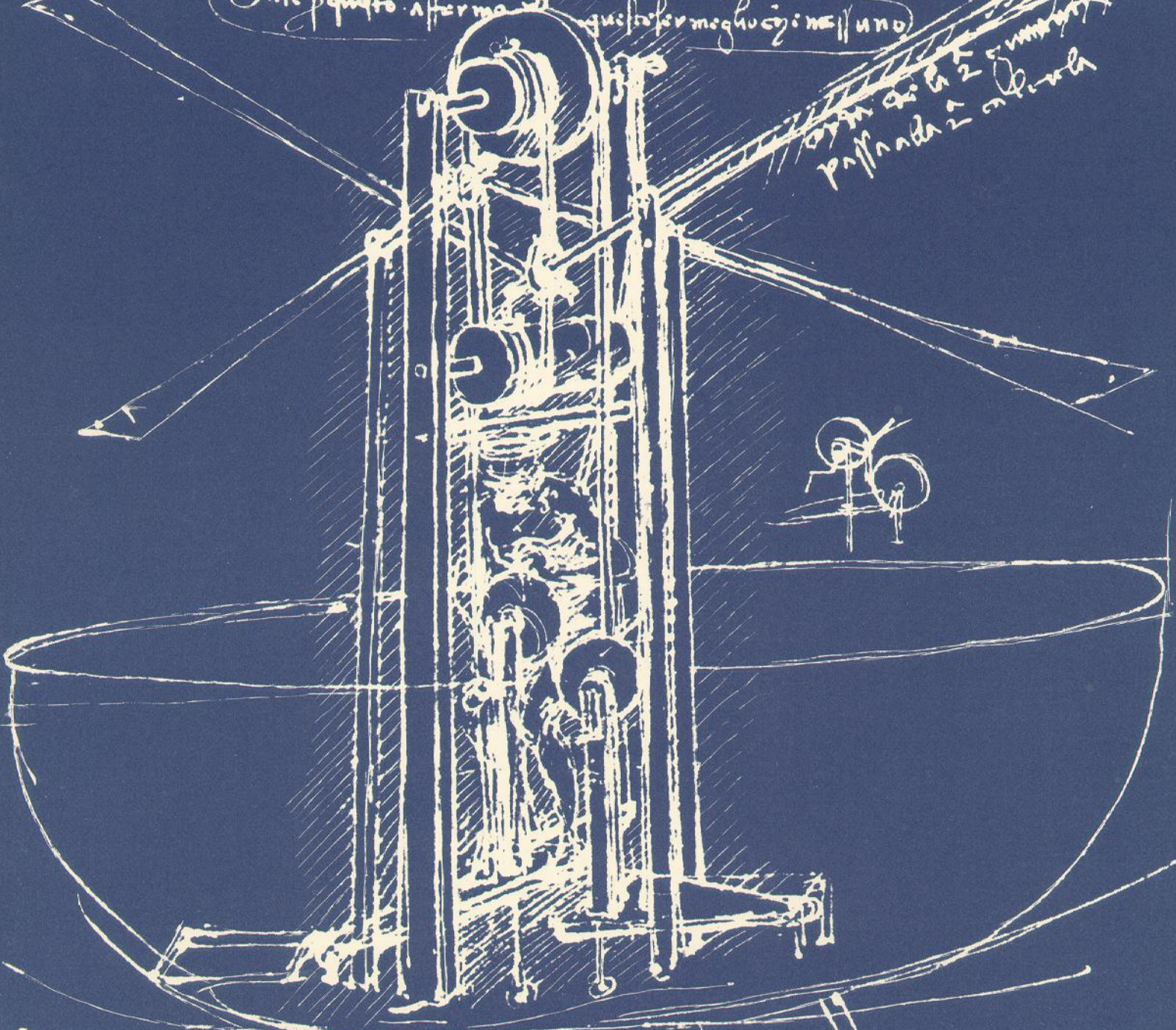


è che la manufattura per
 es. quattro di si ma per la lomi all'andare: e l'aria
 re di la h'fanciocci: simile al ombro: re l'andare

Oltre questo afferma che qui si riferisce meglio: in un

con gli h' e i
 paffa da 2 m...



foga la raffa h' e u d' mome
 fin al m. 8 12 e l' h' e r p
 no l' h' e l' h' e r o a l' g' a m p
 8 8 e l' h' e r o p o t' a p u p a p r u n

Schwingenflügler (Ornithopter)

Handzeichnung von Leonardo da Vinci, entstanden zwischen 1486 und 1490.

Der Ornithopter ist ein Luftfahrzeug, schwerer als Luft, das seine tragende Kraft im Fluge hauptsächlich durch Luftkräfte auf Flügel erhält, die eine schlagende Bewegung ausführen. Der Antrieb erfolgt durch Muskelkraft des, beim abgebildeten Modell, stehenden Piloten.

Ornithoptère

Dessin fait à la main par Léonard de Vinci entre 1486 et 1490.

L'ornithoptère est un aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur des plans animés d'un mouvement de battement. Sur le modèle dessiné, l'appareil est propulsé par la force musculaire du pilote qui se tient debout.

Inhaltsverzeichnis

Table des matières

	Seite		Page
Luftfahrt und Luftamt 1973	2— 8	La navigation aérienne et l'Office de l'air en 1973	9—16
Gewerbsmässiger Luftverkehr	17	Trafic commercial	17
Linienverkehr	18	Trafic de lignes	18
Europäisches Liniennetz	19	Réseau européen	19
Interkontinentales Liniennetz	20—21	Réseau intercontinental	20—21
Gewerbsmässiger Luftverkehr Schweiz—Ausland v. v. (Grafik)	22	Trafic aérien commercial Suisse—étranger v. v. (graphique)	22
Verkehr auf den Landesflughäfen	23	Trafic sur les aéroports nationaux	23
Passagier-Linienverkehr	24	Passagers du trafic de lignes	24
Passagiere im Nichtlinienverkehr	25	Passagers du trafic hors des lignes	25
Frachtverkehr	26	Trafic de fret	26
Nachtflugbewegungen	26	Mouvements de nuit	26
Entwicklung Linien-/Nichtlinienverkehr (Grafik)	27	Développement trafic de lignes/hors des lignes (graphique)	27
Luftfahrzeuge	27	Aéronefs	27
Privatflugwesen	28	Aviation privée	28
Nichtlinienverkehr nach Flugplätzen	29	Trafic hors des lignes d'après les aérodromes	29
Verkehr auf Aussenlandeplätzen	29	Trafic sur les places d'atterrissage en campagne	29
Luftfahrtpersonal	30	Personnel aéronautique	30
Förderung des fliegerischen Nachwuchses	30	Formation aéronautique subventionnée	30
Luftfahrzeugbuch	31	Registre des aéronefs	31
Unfälle schweizerischer Luftfahrzeuge	31	Accidents d'aéronefs suisses	31
Luftfrachtverkehr nach Warengruppen	32	Trafic de fret d'après les groupes de marchan- dises	32
Verkehrsströme	33	Courants de trafic	33
Nordatlantikverkehr	34	Trafic sur l'Atlantique Nord	34
Ausländische Linienverkehrsunternehmen	34	Entreprises étrangères du trafic de lignes	34
Verkehr auf europäischen Flughäfen	35	Trafic sur les aéroports européens	35
Verkehr auf den wichtigsten Flughäfen der Welt	35	Trafic sur les principaux aéroports du monde	35
Internationaler Linienverkehr	36	Trafic international de lignes	36
Linienverkehr von IATA-Gesellschaften	37	Trafic de lignes des compagnies membres de l'IATA	37
Luftverkehrsabkommen der Schweiz	38	Accords aéronautiques conclus par la Suisse	38
Organisation des Eidgenössischen Luftamtes	39	Organisation de l'Office fédéral de l'air	39

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 1973

1. Principaux événements

- 10 avril: Un Vickers Vanguard de la compagnie britannique Invicta International Airlines s'écrase par mauvais temps près de Hochwald (SO), causant la mort de 108 passagers;
- 27 avril: Le capital-actions de Swissair est porté à 422 millions de francs;
- 5 juillet: Le conseil d'administration de Swissair décide de commander dix avions DC-9-50;
- 20 septembre: Le conseil d'administration de Swissair décide de réorganiser la compagnie pour le 1er janvier 1974;
- 21 septembre: L'assemblée plénière extraordinaire de l'OACI et la conférence diplomatique qui a lieu en même temps se séparent sans avoir obtenu de résultats, après avoir négocié à Rome en vue de conclure un accord sur les sanctions;
- 12 octobre/
22 novembre: Balair et Swissair participent, chacune avec deux avions, à l'échange de blessés et de prisonniers entre Tel Aviv et Le Caire;
- 22 octobre: A Buenos Aires, le représentant de Swissair pour l'Amérique latine, Kurt Schmid, est enlevé;
- 24 octobre: Le Conseil fédéral interdit à Heliswiss de participer à l'instruction de pilotes d'hélicoptère libyens;
- 12 novembre: Signature à Berne d'un accord sur les transports aériens avec la République populaire de Chine;
- 14 novembre: Le Conseil fédéral décide de mettre en vigueur au 1er janvier 1974 la loi modifiant la loi sur la navigation aérienne et adopte plusieurs ordonnances annexes;
- 19 novembre: En raison de la pénurie de carburant, Swissair se voit contrainte de réduire le nombre de ses vols sur l'Atlantique-Nord;
- 21 novembre: Le Conseil fédéral édicte un arrêté limitant la consommation de carburants et de combustibles liquides et un arrêté interdisant la circulation dominicale des véhicules routiers, aéronefs et bateaux à moteur;
- 28 novembre: A Buenos Aires, Kurt Schmid, le représentant régional de Swissair qui avait été enlevé, est libéré en échange d'une rançon;
- 1er décembre: Un jeune homme se rend maître, peu avant l'atterrissage à Genève, d'un DC-8 de Swissair partant vers Abidjan; il est maîtrisé à l'aéroport par la police;
- 10 décembre: Une concession est octroyée à Air France pour l'exploitation d'une ligne Lyon—Zurich—Lyon.

2. Législation

L'événement le plus important dans le domaine de la législation a été l'arrêté du Conseil fédéral du 14 novembre 1973, par lequel était mise en vigueur au 1er janvier 1974 la loi du 17 décembre 1971 modifiant la loi sur la navigation aérienne (avec entrée en vigueur de l'article 34 au 23 novembre 1973). Etaient adoptées simultanément diverses ordonnances annexes de moindre importance, dont voici la liste:

- 4 juillet: Ordonnance du Conseil fédéral sur les restrictions de la circulation aérienne dans la zone de Zurich;
- 6 juillet: Ordonnance du Département fédéral des transports et communications et de l'énergie sur les dérogations aux restrictions de la circulation aérienne dans la zone de Zurich;
- 9 août: Ordonnance du Conseil fédéral sur les restrictions de la circulation aérienne dans la zone du sud du Tessin;
- 17 octobre: Règlement relatif à la perception de redevances de navigation aérienne de route (Conseil fédéral/Office de l'air);
- 8 novembre: Ordonnance de l'Office de l'air modifiant le règlement relatif à la perception de redevances de navigation aérienne de route;
- 14 novembre: Ordonnance sur la navigation aérienne (ACF);
- 21 novembre: Ordonnance du Conseil fédéral relative à la perception de redevances de sécurité aérienne;
Arrêté du Conseil fédéral interdisant la circulation dominicale des véhicules routiers, aéronefs et bateaux à moteur;
- 23 novembre: Ordonnance du Département des transports et communications et de l'énergie concernant les zones de bruit des aérodromes exploités en vertu d'une concession;
Ordonnance du Département des transports et communications et de l'énergie fixant des redevances de sécurité aérienne;
Ordonnance du Département des transports et communications et de l'énergie concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (modification);
Ordonnance du Département des transports et communications et de l'énergie sur les règles d'exploitation dans le trafic aérien commercial (règles d'exploitation I).

3. Relations internationales

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

- 20e session du comité juridique (Montréal, 9 au 30 janvier);
- Conférence sur l'économie des installations et services de navigation aérienne de route et des aéroports, ERFA (Montréal, 6 au 23 février);
- 8e session de la division de facilitation, FAL (Dubrovnik, 6 au 22 mars);
- 2e conférence sur les accords de financement collectif conclus avec le Danemark et avec l'Islande (Paris, 27 mars au 5 avril);
- Assemblée plénière extraordinaire de l'OACI et conférence diplomatique (Rome, 28 août au 21 septembre).

Du 25 au 29 juin s'est tenue à Strasbourg la 8e assemblée plénière de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC). La réglementation des vols d'affrètement (vols «charter») sur l'Atlantique-Nord a fait l'objet de la conférence qui a eu lieu du 6 au 8 novembre à Paris entre la CEAC, les Etats-Unis et le Canada. On note en outre une série de conférences des directeurs généraux, de sessions des comités permanents ainsi que des sous-comités et des groupes de travail.

En ce qui concerne les accords bilatéraux, on relève l'évolution suivante:

- Nouveaux accords paraphés: Cuba, Guatemala, Jamaïque;
- Nouveaux accords signés: République centrafricaine, République populaire de Chine;
- Nouveaux accords entrés en vigueur: Gabon, Iran;
- Accords existants complétés par de nouvelles dispositions annexes: Chypre, Japon.

Afin de s'assurer les droits de trafic pour la mise en service du DC-10, il a été nécessaire d'entreprendre des négociations dans le monde entier.

En application de l'accord technique signé le 27 novembre 1972 à Paris (accord NSSF), les autorités aéronautiques du Danemark, de la France, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Suède et de la Suisse se sont réunies pour la première fois les 8 et 9 novembre à Zurich pour discuter la surveillance de l'activité de la communauté de travail KSSU (KLM, SAS, Swissair, UTA).

On a poursuivi les efforts en vue de conclure avec la France et l'Italie des accords sur le service de recherches et de sauvetage ainsi que sur les opérations de sauvetage et les transports de malades.

La vente en Rhodésie, par une entreprise bâloise, de trois avions du type Boeing 720 immatriculés en République fédérale d'Allemagne a fâcheusement impliqué notre pays dans le conflit rhodésien (résolution 253 du Conseil de sécurité des Nations Unies). L'enquête a montré toutefois que les autorités suisses n'étaient engagées d'aucune manière dans cette affaire; elle n'a pas permis non plus d'établir que des dispositions légales suisses aient été enfreintes.

4. Trafic aérien commercial

a) Généralités

Devant un arrière-plan passablement chargé de problèmes, le trafic aérien mondial s'est tout d'abord développé de façon réjouissante. Selon les premières estimations de l'OACI, le trafic de lignes a donné les résultats suivants pour 1973 (y compris l'URSS, non compris la Chine):

		Augmentation ou diminution 1972—73 (1971—72)	
Tonnes-kilomètres	75 000 mio	11 %	(12 %)
Passagers	478 mio	8 %	(9 %)
Passagers-kilomètres	610 000 mio	10 %	(12 %)
Tonnes-kilomètres, fret	17 100 mio	15 %	(14 %)
Tonnes-kilomètres, envois postaux	2 900 mio	5 %	(-4 %)

Dans le secteur du fret, on a enregistré la plus forte augmentation depuis 1969; la poste aérienne, elle aussi, a pris un essor remarquable. Quant au nombre moyen de passagers par avion, il a également une tendance ascendante (68 au lieu de 64), tout comme le nombre moyen des kilomètres parcourus par chaque passager (1275 au lieu de 1250).

Cette progression croissante ne doit cependant pas masquer le fait que les entreprises ont dû faire face à de graves problèmes de tout genre. A la pression exercée sur les tarifs par l'excédent de capacité et par la concurrence que se livrent entreprises de lignes et entreprises hors des lignes, aux augmentations constantes des frais qui influent fortement sur la rentabilité, se sont ajoutés de nouveaux soucis causés par la crise monétaire et par l'insécurité régnant dans ce domaine. Malgré les suppléments spéciaux de tarif introduits à cet effet, il a souvent fallu supporter de lourdes pertes.

L'évolution du trafic a été en outre fortement influencée par la quatrième guerre du Proche-Orient et par la crise du pétrole qui suivit. La pénurie de carburant a eu pour conséquence, d'une part, des restrictions dans l'exploitation (suppression ou groupement de vols) et, d'autre part, de nouvelles augmentations de tarif. Les difficultés rencontrées dans l'approvisionnement en carburant et les augmentations incessantes des prix compliquent la planification et l'exploitation, mais ralentissent l'accroissement effréné de la capacité offerte par les entreprises tout en diminuant peut-être la concurrence démesurée sur certains trajets. Quant à savoir si les parts du marché se déplaceront dans le trafic de lignes et le trafic hors des lignes ou auprès des entreprises de certains pays ou régions, seul l'avenir nous le dira.

En Suisse, la réglementation qui est entrée en vigueur au mois de juillet et qui limite plus sévèrement le nombre des étrangers exerçant une activité lucrative (ACF du 6 juillet 1973) a provoqué de nouveaux problèmes difficiles à résoudre.

Dans la nouvelle ordonnance sur la navigation aérienne, qui a été adoptée le 14 novembre et mise en vigueur le 1er janvier 1974, on trouve maintenant de nouvelles dispositions qui délimitent plus clairement que jusqu'ici le trafic de lignes et le trafic hors des lignes, ce qui facilitera dans une notable mesure les tâches de surveillance de l'Office de l'air (article 101).

La pénurie forcée de pétrole, liée à la quatrième guerre du Proche-Orient, a eu des répercussions particulièrement néfastes sur l'approvisionnement en carburant dans le secteur de l'aviation. Vers la fin de l'année, il a fallu réduire considérablement les services de lignes. Les possibilités de ravitaillement sur certains aéroports étrangers ont fortement diminué et les prix du carburant sont montés en flèche à certains endroits. A la fin de l'année, il n'était pas encore possible de se faire une idée, même approximative, des effets désintégrant de ces événements sur le trafic aérien international. Il faut toutefois considérer que cette pénurie subite, qui est avant tout d'origine politique, se serait de toute façon manifestée progressivement dans quelques années par suite de l'épuisement des réserves. Ces événements ont confirmé au grand public que certaines limites sont posées à l'évolution dans ce domaine. Ils développeront, peut-être de façon décisive, la volonté de mettre un terme au gaspillage actuel et de trouver d'autres sources d'énergie; vue sous cet aspect, la crise du pétrole pourrait finalement produire des effets salutaires.

b) Trafic de lignes

Les nombreux problèmes relatifs aux tarifs ont à nouveau beaucoup occupé l'Office de l'air tout au long de l'année.

Dans ce domaine, il faut toujours partir de la distinction fondamentale que fait la loi sur la navigation aérienne (article 30):

Le trafic de lignes est soumis à un contrôle officiel en matière de tarifs, alors que les entreprises du trafic hors des lignes peuvent fixer à leur gré les prix de leurs transports. Le contrôle des tarifs est donc moins poussé en Suisse que dans nombre d'autres pays.

Dans le trafic international de lignes, c'est l'Association du transport aérien international (IATA) qui, sous réserve de l'approbation des autorités, fixe les tarifs lors de conférences sur le trafic. Toutefois, il est de plus en plus difficile et laborieux depuis quelques années d'établir des compromis acceptables pour tous les intéressés. Quelques progrès ont été réalisés à cet égard l'année écoulée, mais il n'a pas encore été possible de trouver une solution absolument satisfaisante; dans l'ensemble, la structure des tarifs est restée compliquée et, dans certaines régions de trafic importantes, les tarifs essentiels sont demeurés inférieurs aux prix de revient des compagnies. La principale difficulté est de concilier les intérêts divergents des entreprises et les tendances opposées entre elles des autorités de surveillance. Elle s'est encore aggravée ces temps derniers par suite des excédents de capacité et de l'intensification de la concurrence consécutifs à l'apparition des nouveaux avions gros porteurs, du déplacement de l'Asie du sud-est vers l'Atlantique-Nord d'une flotte américaine d'appareils de transport d'affrètement, de la croissance générale des frais, des troubles monétaires incessants et, ces tout derniers temps, de la pénurie et du renchérissement du carburant (ce dernier élément ayant aussi, il est vrai, favorisé la volonté des intéressés de trouver un terrain d'entente).

La difficulté croissante qu'éprouve l'IATA à résoudre de manière satisfaisante les questions de tarifs incite nécessairement les autorités de surveillance à s'ingérer davantage dans ce domaine. En Europe, c'est par le truchement de la CEAC qu'elles le font. Dans ces conditions, il importe encore plus d'orienter l'activité de l'autorité de surveillance vers certaines lignes directrices générales qui, à notre sens, devraient être les suivantes:

- L'Office de l'air, par suite de ses moyens limités en matière de personnel, ne peut généralement pas se préoccuper des détails, mais doit se limiter à l'essentiel. C'est pourquoi il y a un intérêt tout particulier à ce que la fonction de l'IATA dans le domaine des tarifs soit maintenue et consolidée.
- Il est tout à fait inopportun que, pour défendre les intérêts à court terme des compagnies, les autorités de surveillance contreviennent aux arrangements négociés lors des conférences sur les tarifs en y apportant des réserves ou en donnant des ordres gouvernementaux. Une certaine retenue est particulièrement indiquée sur ce point.
- Pour ce qui est de la cote des tarifs, ceux-ci doivent être fixés compte tenu, d'une part, des intérêts des clients, dont on ne devrait pas exiger davantage que la couverture des frais plus une marge équitable de bénéfice, et, d'autre part, de la nécessité d'assurer à long terme l'autonomie financière de l'aviation civile, infrastructure comprise.
- Il y a lieu d'assurer également la capacité de concurrence à long terme de l'entreprise nationale, sans ignorer toutefois l'intérêt de la clientèle à la simplicité et à la transparence du système. Il faudrait notamment simplifier dans la mesure du possible le système actuel, qui est trop complexe.
- Il convient de faire preuve de réserve tant pour les tarifs de barrage, notamment à l'égard du trafic hors

des lignes, que pour les tarifs de promotion du trafic. Ces deux sortes de tarifs ont tendance à devenir inférieurs aux prix de revient, l'influence sur l'évolution future restant incertaine. Il faudrait chercher à régler d'une autre manière la question de la concurrence entre le trafic de lignes et le trafic hors des lignes. Quant à la promotion du trafic en vue de l'accroissement de la demande, la nécessité de protéger l'environnement et la pénurie de carburant la rendent de toute façon de plus en plus problématique.

Dans le trafic de lignes, il est hors de doute que l'Etat doit continuer à contrôler les tarifs. Cependant, on se demande de plus en plus si ce contrôle ne doit pas être étendu au trafic d'affrètement, cela pour deux raisons principales:

- Il est difficile d'assurer l'ordre sur un marché où travaillent deux groupes distincts d'entreprises dans des conditions de concurrence fondamentalement différentes.
- Si les tarifs sont contrôlés dans un pays alors qu'ils ne le sont pas dans l'autre, cela équivaut en réalité à un contrôle des entreprises du pays plus libéral par l'autorité de surveillance de l'autre.

La question est posée. Etant donné toutefois qu'il faudrait une révision de la loi pour modifier la situation actuelle, c'est aux Chambres fédérales qu'il appartiendra d'y répondre, le moment venu.

Le 27 avril, l'assemblée générale de Swissair a porté le capital-actions de 386 238 300 à 422 130 100 francs; elle a pu de nouveau approuver un bilan très réjouissant. Les DC-10-30, qui avaient déjà été mis en service sur l'Atlantique-Nord à la fin de 1972, ont desservi également Nairobi—Johannesburg depuis le 1er avril et Kinshasa—Johannesburg depuis le 24 juillet. A la fin de l'année, la moitié des huit DC-10 commandés était en service. Aucune nouvelle destination n'a été desservie; en revanche, les fréquences et le nombre des liaisons directes ont été augmentés sur certains trajets. Les services à destination de Santiago ont été réduits à un vol hebdomadaire. Pendant les opérations de guerre au Proche-Orient, les vols à destination de pays belligérants ont été supprimés du 6 au 31 octobre; la pénurie de carburant qui suivit provoqua de fortes réductions dans l'ensemble du programme de vol. Après des études détaillées, le conseil d'administration décida le 5 juillet de commander dix avions du type DC-9-50 qui seront mis en service à partir de 1975, en remplacement des Convair 990 Coronado, sur les étapes à courte et à moyenne distance du réseau européen. Le 20 septembre, le conseil d'administration décida de réorganiser l'entreprise pour le 1er janvier 1974 (services centraux: secrétariat général, constructions, personnel et organisation, planification; domaines: finances et participations, technique et opérations, organisation extérieure, marketing).

Le nombre des entreprises étrangères de lignes qui desservent la Suisse a passé de 55 à 56 dans le courant de l'année. Il y a lieu de mentionner les nouveaux services suivants:

- | | |
|----------------------------|--------------------------------------|
| — Friedrichshafen—Zurich | Ostfriesische
Lufttransport GmbH; |
| — Athènes—Salonique—Zurich | Olympic Airways; |
| — Clermont-Ferrand—Genève | Rousseau Aviation. |

Le vœu exprimé de différents côtés depuis de nombreuses années de pouvoir disposer d'une liaison entre Lyon, d'une part, et Genève et Zurich, d'autre part, s'est rapproché quelque peu de sa réalisation lorsque, le 10 décembre, une concession a été octroyée à Air France pour la ligne Lyon—Zurich. L'exploitation des lignes de la Deutsche Lufthansa entre la République fédérale d'Allemagne et la Suisse a dû être fortement réduite du début juillet à la fin

de l'année en raison de la grève des contrôleurs allemands de la circulation aérienne.

c) Trafic hors des lignes

En juillet, la compagnie de transports par hélicoptère Heli-swiss SA a conclu avec le Ministère libyen des transports un contrat relatif à la formation d'un groupe important de pilotes d'hélicoptère à l'aérodrome de Locarno. L'affaire a fait beaucoup de bruit; le Conseil fédéral a fini par interdire cette activité le 24 octobre en vertu de l'article 102 de la constitution fédérale.

Le 18 octobre, l'Office de l'air envoya à tous les titulaires d'une autorisation générale d'exploitation une lettre relative aux vols dans les territoires en guerre, qui mentionnait notamment les points suivants:

«L'autorisation générale d'exploitation pour l'exécution de vols commerciaux vous a été octroyée en vertu des dispositions de l'article 157 du règlement d'exécution de la loi sur la navigation aérienne (RNA). Il en ressort que de tels vols sont autorisés en tant que sont remplies les conditions requises pour une exploitation sûre et ordonnée. Une exploitation sûre n'est pas garantie lorsque des vols sont effectués à destination de territoires en guerre ou de leur voisinage immédiat. Cette exploitation est également problématique dès que l'on peut craindre que des opérations de guerre ne soient déclenchées dans telle ou telle région. Votre autorisation générale d'exploitation ne couvre pas ce genre de vols.»

Par la suite, l'Office fédéral de l'air constata que l'une des entreprises en question avait effectué, après réception de cette lettre, des vols à destination de Tel Aviv sans autorisation spéciale. Le 9 novembre, il rendit une décision par laquelle les territoires des Etats d'Israël, de l'Egypte, de la Syrie et du Liban étaient exclus du 10 au 25 novembre du champ d'application de l'autorisation générale d'exploitation de cette entreprise. Celle-ci recourut le 14 novembre contre la décision. Le Département des transports et communications et de l'énergie rejeta le recours le 19 novembre en relevant ceci:

«... en publiant sa lettre du 18 octobre 1973, l'Office de l'air s'est fondé à juste titre sur l'article 157 RNA. Selon cette disposition, une autorisation générale d'exploitation est délivrée aux entreprises suisses qui remplissent les conditions requises pour une exploitation sûre et ordonnée. De telles conditions ne peuvent pas être considérées comme remplies si l'exécution sûre des vols dans les territoires en guerre ou dans leur voisinage immédiat n'est pas garantie. Si l'on doit s'attendre en tout temps au brusque déclenchement d'opérations de guerre dans un territoire donné, la sécurité des vols et, par voie de conséquence, la sécurité des personnes transportées deviennent problématiques. A l'époque en question, la situation dans l'espace aérien israélien et sur l'aéroport de Lod était si dangereuse et les conditions sur les plans militaire et politique étaient si précaires qu'il n'était plus possible d'éviter une limitation de l'autorisation générale d'exploitation. Compte tenu de ce danger, les compagnies aériennes concernées devaient accepter de restreindre leur exploitation...»

La mesure administrative prise le 9 novembre 1973 pouvait difficilement être évitée vu les risques considérables encourus et l'inobservation délibérée de la disposition, ce qui constituait également la raison de l'exécution immédiate. Cette mesure est conforme à l'article 92 de la loi sur la navigation aérienne...»

Un recours administratif porté devant le Tribunal fédéral est encore en suspens.

Le 14 novembre, le Conseil fédéral décida de mettre en vigueur au 23 novembre l'article 34 de l'amendement de 1971 de la loi sur la navigation aérienne; celui-ci autorise expressément l'Office de l'air à limiter ou à interdire les

vols commerciaux des entreprises suisses à destination de l'étranger lorsque la sécurité de l'exploitation ou des raisons politiques l'exigent. Vu la situation au Proche-Orient, qui demeura très tendue même après la cessation des hostilités, l'Office de l'air — se fondant sur cet article 34 — rendit une décision le 26 novembre à l'intention des titulaires d'une autorisation générale d'exploitation pour les transports internationaux à la demande; cette décision excluait du champ d'application de l'autorisation les territoires des Etats engagés dans la guerre du Proche-Orient et interdisait la location ou l'affrètement d'aéronefs à des compagnies aériennes de ces Etats. Aucun recours n'a été déposé contre cette décision, qui était encore en vigueur à la fin de l'année.

L'introduction de la nouvelle conception des vols ABC (Advance Booking Charter), qui avait été décidée à la fin de 1972 par les autorités aéronautiques des Etats-Unis et du Canada et par la CEAC, n'a pas eu de prime abord le succès escompté. Il faut en chercher la raison essentielle dans le maintien provisoire — décidé par les Etats-Unis et quelques Etats européens — des vols d'affinité qui sont plus simples à organiser et à exécuter, et pour lesquels la période de réservation préalable de 90 jours n'est pas prescrite. A la fin de l'année, les entretiens trilatéraux relatifs au trafic d'affrètement sur l'Atlantique-Nord ont été repris; l'année 1974 montrera s'ils permettent d'ouvrir la voie à des accords d'affrètement bilatéraux ou à un accord multilatéral.

A la fin de l'année, on comptait 64 titulaires d'autorisations générales d'exploitation (entreprises suisses) pour les vols commerciaux en trafic hors des lignes (59 en 1972). L'évolution des entreprises suisses qui effectuent des vols hors des lignes avec des grands avions donne l'image suivante:

— Balair (Bâle)

11 132 heures de vol

412 160 passagers-étapes

Capital-actions: 32 millions de francs

Exploitation en faveur de l'UNTSO d'un Fokker F-27 acquis par la Confédération, qui remplace le DC-3 et le Falcon Jet utilisés jusque-là au Proche-Orient sur l'ordre et aux frais de la Confédération; prolongation d'une année du contrat conclu avec la Confédération pour la mise à disposition d'un DC-6 A/B déjà utilisé jusqu'ici lors de catastrophes; mise en service d'un DC-9 et d'un DC-6 (en plus de deux DC-8 de Swissair) pour le transport de blessés et de prisonniers de guerre entre Le Caire et Tel Aviv.

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

1 Fokker F-27 (Confédération suisse), 1 DC-6, 1 DC-9, 1 DC-8-55, 1 DC-8-63.

— SATA (Genève)

9 211 heures de vol

275 162 passagers-étapes

Capital-actions: 9 millions de francs

Mise en service d'une quatrième Caravelle (appartenant en propre à l'entreprise) et d'une cinquième (louée); perte d'un Convair 640 lors d'un accident à Tromsø le 17 juillet.

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

4 Caravelle SE-210-10-B 1 R, 1 Caravelle SE-210-6-R.

— Phoenix (Bâle)

3 880 heures de vol

167 388 passagers-étapes

Capital-actions: 2 millions de francs

Validité de l'autorisation générale d'exploitation limitée au 31 mars 1974.

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

1 BAC 1-11, 1 Boeing 707.

Au cours de l'année, les entreprises suisses ont effectué 8800 vols d'affrètement, ainsi que 1846 vols intervilles (aller et retour comptés à double); les chiffres pour 1972 se montaient à 7362 et 1228. Des autorisations ont été accordées à des entreprises étrangères pour un total de 9973 vols; elles ont été refusées pour 44 vols (en raison du manque de réciprocité).

L'augmentation du nombre des vols intervilles et des vols pour les travailleurs étrangers nous donne l'occasion d'accroître le nombre des diverses catégories de vols enregistrées dans la statistique. Cette innovation a été introduite le 1er janvier 1974 et permet de recenser avec plus d'exactitude les différents genres de vols hors des lignes et, ainsi, d'en mieux juger l'importance.

5. Personnel aéronautique

Le nombre des licences nouvellement délivrées a notablement diminué par rapport à l'année précédente (3216 contre 3777). La diminution concerne surtout les cartes d'élève (1708 contre 2018), les licences de pilote privé (738 contre 790) et les licences de parachutiste (135 contre 213). L'augmentation des frais d'école et la diminution des convocations à l'instruction aéronautique préparatoire (IAP) ont pu contribuer à ce résultat. Le nombre total des licences valables a néanmoins passé de 12 565 à 12 722.

Pour les licences du personnel de l'infrastructure, on constate aussi une diminution des titres nouvellement délivrés (de 148 à 120).

En vue de la formation des cadres, l'Office de l'air a organisé deux cours pour les instructeurs de pilotes de vol à moteur (23 participants) et deux cours pour les instructeurs de pilotes de vol à voile (15 participants); on note, par rapport aux chiffres de l'année dernière (26 et 28), une diminution sensible du nombre des participants; cela pourrait provenir, en premier lieu, de l'introduction d'une contribution aux frais de cours. Différents cours ont été organisés pour les instructeurs de pilotes de vol à moteur (un cours de vol aux instruments, un cours de navigation, un cours de perfectionnement) ainsi qu'un cours pour les instructeurs de parachutistes.

Les cours de l'IAP ont été effectués dans le cadre habituel. A l'école suisse d'aviation de transport, 18 pilotes de ligne ont achevé leur instruction de base.

L'Office de l'air a ouvert 213 (183) enquêtes pour cause d'infractions au droit aérien. Sur ce nombre, 29 (22) ont été suspendues, 94 (103) se sont terminées par un prononcé pénal et 13 (4) ont été transmises au juge ordinaire ou aux autorités aéronautiques étrangères alors que 10 cas (0) se sont soldés par un avertissement. Ayant effectué des vols ou des sauts en parachute sans licences valables ou sans les autorisations indispensables, 104 personnes se sont vu infliger des amendes allant jusqu'à 80 francs. D'autres infractions ont été punies par des amendes de 180 francs au plus. Pour la première fois, on s'est occupé d'un cas d'ivresse aux commandes d'un aéronef: le coupable a été condamné à une amende de 800 francs et sa licence lui a été retirée pour un certain temps. Cette dernière mesure a été également appliquée dans quelques cas de vols illicites à basse altitude.

6. Matériel aéronautique

L'avion d'instruction et de tourisme AS-202-15 BRAVO construit par l'Usine d'avions et de véhicules SA, Altenrhein, et le planeur B-4/PC-11 de la maison Pilatus, Constructions aéronautiques SA, Stans, qui avaient passé l'examen de type l'année dernière ont été admis, le premier aux

Etats-Unis, le second en France et dans la République fédérale d'Allemagne.

Un travail considérable a été accompli en faveur de la lutte contre le bruit: relevons les mesures prises pour diminuer le bruit des aéronefs, le financement par la Confédération de la fabrication — à la maison Pilatus — d'un banc d'essai pour hélices, les études concernant l'installation de silencieux pour moteurs d'avions et les travaux d'ingénieurs en relation avec la modification des réacteurs du Boeing 707.

Des examens de type et des examens partiels de type ont été effectués sur 5 avions et 3 planeurs ainsi que sur 13 avions de catégorie amateur et planeurs de pente. L'examen d'entrée a été effectué sur 9 aéronefs d'un poids maximal au décollage de plus de 15 000 kg, 96 avions légers, 7 hélicoptères, 39 planeurs et environ 500 parachutes.

7. Aérodromes

Des subventions fédérales d'un montant global de 73 millions de francs ont été allouées pour l'agrandissement des aéroports nationaux de Zurich, Genève et Bâle. Les travaux d'agrandissement de l'aéroport de Genève (5e étape) et de l'aéroport de Zurich (4e étape) se sont poursuivis selon le programme établi. Certes, des difficultés financières dues au dépassement des frais, au renchérissement des travaux de construction et aux restrictions de crédit sont apparues à Zurich.

Dans le domaine des champs d'aviation, il y a lieu de signaler ce qui suit:

- | | |
|--------------|---|
| 8 janvier: | Autorisation d'exploiter un champ d'aviation à Davos (limitée au service d'apport en hiver); |
| 1er mai: | Autorisation de construire un champ d'aviation pour hélicoptères à Grindelwald (recours en suspens); |
| 31 août: | Autorisation d'exploiter un champ d'aviation pour hélicoptères à Lauterbrunnen; |
| 17 octobre: | Retrait de l'autorisation d'exploiter un champ d'aviation pour hélicoptères à Muraz (faillite de la société exploitante); |
| 17 décembre: | Autorisation de construire un champ d'aviation pour hélicoptères à Gstaad/Im Grund (en vue de déplacer celui de Gstaad/Klösterli à un endroit plus favorable quant au bruit). |

Les recours contre les autorisations délivrées en 1971 aux fins de construire les champs d'aviation pour hélicoptères de Bernex et de Vevey sont toujours en suspens.

Le 13 août, Unterrothorn (VS) a été désigné comme place d'atterrissage en montagne ce qui a permis de classer le recours contre la désignation de Rotenboden. En revanche, le recours concernant Arpille/Arolla reste en suspens.

Le 5 septembre, après une longue procédure d'instruction, le Conseil fédéral a rejeté les recours formés contre l'octroi, le 4 décembre 1969, de l'autorisation d'aménager un champ d'aviation à Kestenholz (décision du Département des transports et communications et de l'énergie du 24 août 1970). La décision était assortie de différentes réserves en faveur de l'aménagement du territoire et de la protection des eaux. A propos de la mise en danger de l'équilibre hydrologique, le Conseil fédéral déclara:

«... qu'il s'agit uniquement d'un danger très incertain et vague, et que seul un enchaînement de circonstances particulièrement malheureuses pourrait avoir des conséquences graves et irréparables. D'ailleurs, même si ce danger ne peut être complètement écarté au moyen de dispositions

appropriées, il peut cependant être considérablement réduit lors de l'octroi d'une autorisation de principe pour l'aménagement d'un champ d'aviation. C'est pourquoi le Conseil fédéral estime que le fait de refuser dans de semblables cas, pour des raisons de protection des eaux, l'octroi d'autorisations en vue d'aménager des champs d'aviation présenterait matériellement une mesure de rigueur excessive parce que n'étant pas de nécessité absolue.»

Les mesures de bruit opérées dans le cadre de la procédure d'instruction ont révélé que douze vols s'étendaient sur une largeur de bande de 50 à 59 décibels; pour trois vols, on a déterminé une valeur de 60 à 64 décibels et pour un seul vol une valeur de 68 à 70 décibels. A ce sujet, la décision développe les considérants suivants:

«Relevons, à titre de comparaison, que dans une autre décision faisant l'objet d'un recours au Conseil fédéral, les mesures de bruit ont donné des valeurs de 54 à 85 décibels. Le Conseil fédéral avait déclaré qu'un bruit de 70 décibels et plus présentait une gêne. Cet argument est primordial en ce qui concerne l'intérêt public à éviter le bruit; il ne s'agit toutefois pas d'un bruit devant à tout prix être empêché en raison du préjudice qu'il cause à des intérêts publics essentiels. Les nombres de décibels enregistrés dans le cas présent sont dans l'ensemble bien inférieurs à ceux qui sont cités dans la décision que nous avons comparée. Puisque, au surplus, on ne voit aucune raison pouvant paraître impérieuse pour fixer particulièrement bas la limite de la tolérance dans le cas sur lequel il faut statuer, le recours ne peut non plus être admis au nom de la lutte contre le bruit.»

Un autre examen attentif des intérêts en présence a été effectué comme il suit:

«Dans le cas présent, la conception du groupe de planification régionale ne coïncide pas complètement avec les intérêts nationaux. Pour les besoins de notre aviation militaire et du trafic, la Confédération doit veiller à une formation aéronautique suffisante. Un nombre minimal d'aérodromes constitue à cet effet une condition indispensable. Les intérêts de la planification régionale se heurtent en l'occurrence aux tâches fédérales dont il faut tenir compte dans le secteur de la planification nationale. Il ne suffit pas que la Confédération ait égard à la planification régionale; les groupes régionaux, eux aussi, doivent prendre les tâches fédérales en considération.»

On a établi, pour les aéroports de Zurich, Genève et Bâle, de nouvelles prévisions sur le trafic qui s'étendent jusqu'à l'année 1985.

8. Sécurité aérienne et information aéronautique

Le système de navigation dans les voies aériennes a été amélioré: un VOR a remplacé le NDB de Hochwald et un DME complète le VOR de Passeiry. Le système de navigation d'aéroport a été amélioré, à Zurich, par la mise en service d'un ASMI (Aerodrome Service Movement Indicator) et, à Genève, par l'installation d'un équipement ILS sur la piste 05; il est vrai que la mise en service de celui-ci a quelque peu traîné en longueur.

La réglementation qui avait été introduite en 1972 sur la séparation du trafic entre le vol à voile et les vols contrôlés dans la zone de Zurich a été remaniée sur la base des expériences faites afin d'obtenir une utilisation optimale de l'espace aérien. Dans le sud du Tessin, on a limité les vols VFR pour clarifier la situation du trafic avec les aérodromes de cette région et le contrôle de la circulation aérienne de Milan.

Le nombre des rapports sur des quasi-abordages ayant augmenté d'une manière générale, l'OACI décida d'exa-

miner ces incidents pour déterminer si des modifications s'imposaient dans le système de sécurité aérienne. Une conférence tenue en Suisse à ce sujet ne donna lieu à aucune proposition de modification, mais les procédures d'annonce et de traitement furent améliorées et normalisées. Il a été prévu d'organiser désormais cette conférence une fois par année.

Le Service des obstacles à la navigation aérienne a traité au total 1035 objets (année précédente 698).

Le système de redevances d'Eurocontrol, auquel participe également la Suisse, est entré le 1er novembre dans sa deuxième période bisannuelle; à cette date, le taux de couverture qui était de 15 pour cent a été porté à 30 pour cent de l'ensemble des frais des installations et services de navigation aérienne de route.

Avec l'entrée en vigueur de l'amendement de 1971 de la loi sur la navigation aérienne, tous les frais de la sécurité aérienne sont pris en charge par la Confédération. Afin de couvrir les dépenses pour la sécurité aérienne locale, qui incombent désormais à la Confédération et non plus aux exploitants des aéroports de Zurich, Genève et Berne comme c'était le cas jusqu'ici, on a introduit à la même date — le 1er janvier 1974 — une nouvelle redevance fédérale de sécurité aérienne.

Le nombre des tirs militaires annoncés au Bureau de coordination pour les tirs et la sécurité de la navigation aérienne (COTSENA) a été quelque peu supérieur à 10 000. Le groupe de travail pour l'intégration de la sécurité aérienne civile et militaire (ATC-80) a poursuivi ses études et a établi un premier rapport intermédiaire.

Le Service d'information aéronautique échange à l'heure actuelle des renseignements avec 102 Etats membres de l'OACI. La liste des abonnés à la publication d'information aéronautique et à ses compléments (NOTAM de classe II) comprend plus de 4800 adresses. Le bureau NOTAM à l'aéroport de Zurich est en relation régulière avec 60 bureaux à l'étranger; il a diffusé quelque 1100 NOTAM de classe I par le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques et a reçu pour sa part plus de 60 000 NOTAM étrangers de la même classe.

9. Protection de l'environnement

En mettant en vigueur l'amendement de 1971 de la loi sur la navigation aérienne, l'ordonnance du 14 novembre sur la navigation aérienne et l'ordonnance du Département des transports et communications et de l'énergie du 23 novembre concernant les zones de bruit des aérodromes exploités en vertu d'une concession, on a créé le fondement juridique qui permet de satisfaire à un ancien postulat de la lutte contre le bruit: selon le niveau d'exposition au bruit prévu, il est constitué autour de ces aérodromes trois zones d'utilisation diverse. L'établissement des plans de zones prendra encore un certain temps; pour leur mise à l'enquête, l'ordonnance sur la navigation aérienne fixe un délai au 31 décembre 1977 pour les aéroports de Zurich et de Genève, et au 31 décembre 1980 pour les autres aérodromes au bénéfice d'une concession.

L'amendement de la loi sur la navigation aérienne contient également l'interdiction des vols supersoniques dans l'espace aérien suisse, qui avait à l'époque fait l'objet de vives discussions (article 14, 1er alinéa).

L'interdiction des vols de nuit sur les aéroports nationaux a dépassé sa période d'introduction; après quelques difficultés initiales, elle fonctionne correctement. Aucune décision n'avait encore été prise à la fin de l'année quant aux recours adressés au Conseil fédéral.

Sur les aéroports de Zurich et de Genève, on a expérimenté de nouvelles procédures de départ tenant compte des caractéristiques des avions à réaction de la nouvelle génération (Boeing 747, DC-10, etc.).

Les mesures de bruit effectuées sur les avions d'un poids au décollage inférieur à 5700 kg ont été poursuivies. Durant l'année, 178 nouveaux certificats de bruit ont été établis ce qui porte le chiffre total à 764, soit 75 pour cent de l'effectif de cette catégorie d'avions. Le procédé de mesure développé en Suisse a rencontré un vif intérêt tant à l'étranger qu'auprès de l'OACI.

La situation demeure toujours critique pour ce qui est des champs d'aviation; il en est résulté pour les collaborateurs de l'Office de l'air un travail considérable.

10. Attentats, accidents et sécurité

Au mois de janvier, le comité juridique de l'OACI, lors de sa 20e session tenue à Montréal, s'est occupé de la préparation d'un accord sur les mesures à prendre contre les Etats qui soutiennent les attentats dirigés contre l'aviation civile. Sans avoir pu convenir d'un projet, le comité recommanda néanmoins au Conseil de l'OACI de convoquer, afin de poursuivre l'examen du problème, une assemblée plénière extraordinaire et, à la même date et au même endroit, une conférence diplomatique. Le Conseil de l'OACI donna suite aux recommandations et convoqua ces deux conférences pour le 28 août à Rome. Celles-ci se séparèrent le 21 septembre sans avoir atteint le but fixé. Autant une grande partie des attentats sont en relation directe avec le conflit du Proche-Orient, autant les travaux préliminaires et les conférences furent caractérisés par des intérêts et affinités économiques et politiques portant l'empreinte du Proche-Orient. Alors qu'à La Haye et à Montréal il avait été possible, dans les mesures techniques contre les attentats et dans les mesures contre leurs auteurs, de constituer une base commune solide et de conclure un accord, cela ne fut précisément pas le cas dans le domaine combien plus délicat des mesures à prendre contre les Etats.

Sur la base des échanges d'expériences et d'informations réalisés sur le plan international, le genre et l'étendue des mesures de sécurité prises sur les aéroports et dans les exploitations furent adaptés en permanence à toute nouvelle menace. Lors des contrôles au sol effectués sur les aéroports, un grand nombre d'armes et d'objets dangereux ont été saisis tout au long de l'année; personne ne peut évidemment dire combien d'attentats projetés ont été ainsi déjoués. Le 1er décembre, un jeune homme s'est rendu maître d'un avion de Swissair, qui était parti de Zurich pour Genève—Abidjan; il fut arrêté par la police à Genève après plusieurs heures de tractations; il déclara avoir voulu, par son acte, attirer l'attention du public sur la famine qui sévissait dans certaines régions d'Afrique.

Aucun accident grave ne s'est produit en trafic suisse dans le secteur des grands avions de transport, abstraction faite de la perte d'un Convair 640 de la compagnie SATA causée le 17 juillet à Tromsø lors d'un atterrissage brutal; cet accident n'a fait aucune victime. Le 10 avril, un avion britannique d'affrètement du type Vickers Vanguard s'est écrasé par mauvais temps contre un terrain escarpé dans la région de Hochwald (SO) lors de son approche sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Cet accident causa la mort de 108 passagers alors que 36 furent blessés; un seul occupant sortit indemne de la catastrophe. Un hélicoptère suisse s'est écrasé dans les Alpes en raison d'une charge mal arrimée; le pilote fut tué. Tous les autres accidents graves ont eu lieu dans l'aviation privée; ils sont demeurés

pratiquement identiques à ceux de l'année précédente quant au nombre, aux causes et aux dégâts (pour une augmentation d'environ sept pour cent de l'effectif des aéronefs). Dans le vol à voile, le nombre des accidents s'est réduit de moitié. Les accidents mortels ont été de nouveau provoqués presque sans exception par l'inobservation de conditions météorologiques critiques ou par le dépassement des limites d'utilisation des aéronefs. En vue de lutter contre les accidents, on a préparé des prescriptions plus sévères en matière de circulation, d'exploitation et d'instruction du personnel, prescriptions qui entrèrent en vigueur en 1974. Trois accidents graves se sont produits lors de sauts en parachute.

Le Service de recherches et de sauvetage a dû intervenir à seize reprises pour rechercher des avions portés disparus, dans onze cas en collaboration avec des pays limitrophes. Six opérations ont été déclenchées inutilement, les intéressés ayant omis d'annoncer leur atterrissage ou ayant atterri sur un aérodrome de dégagement.

11. Organisation interne

A la fin de l'année, l'effectif du personnel était de 139 (137). L'attribution des différents bureaux a été remaniée; c'est ainsi que l'office a quitté l'Aarberggasse tandis que les sections des aérodromes et de la sécurité aérienne de même que certains inspecteurs de la section du matériel aéronautique ont été déplacés en d'autres endroits de la ville de Berne. Dans l'ensemble, la situation à la fin de l'année se présentait de la façon suivante:

— Berne:

Inselgasse (siège principal)

Palais fédéral nord (centrale de photocopie)

Theaterplatz 8 (section des aérodromes et inspecteurs de la section du matériel aéronautique)

Florastrasse 8 (section de la sécurité aérienne);

— Aéroport de Zurich:

Section des entreprises de vol et d'entretien; services des sections du matériel aéronautique et de la sécurité aérienne;

— Aéroport de Genève:

Service d'inspection des aides radio à la navigation;

— Dübendorf, Institut médical de l'aviation:

Collaborateurs pour la sélection des jeunes pilotes.

En outre, certains inspecteurs de la section du matériel aéronautique ont leur lieu de stationnement à Zurich et à Lausanne.

Le 1er mars a été signé avec le Service de l'aviation et de la défense contre avions un accord qui règle la coordination de l'engagement des hélicoptères à des fins civiles.

Après une longue période de préparation, le Département des transports et communications et de l'énergie a édicté le 28 février une ordonnance réglementant l'activité des fonctionnaires de l'Office de l'air dans les entreprises de navigation aérienne et dans les écoles d'aviation.

A la fin du mois de mai, M. Karl Bernhard, inspecteur, a pris sa retraite; il s'était employé pendant 26 ans à maintenir la navigabilité des petits avions en Suisse occidentale.

Le 1er janvier 1974, le Conseil fédéral a nommé sous-directeurs M. Herbert Weibel, ingénieur diplômé, chef de la division de l'infrastructure, et M. Rolf P. Künzi, avocat, chef de la division du trafic aérien.

Au cours de l'année, l'Office de l'air a édité les publications suivantes:

— W. Eichenberger:

Aérodynamique et mécanique du vol (2e édition);

— W. Ledermann:

Funktelefonieverfahren in deutscher Sprache für Führer von Segelflugzeugen (2e édition);

- Turbulente Nachströmung.
Turbulence de sillage.
- Piloten . . . Achtung! Die Strömung reisst ab!
Pilotes . . . attention au décrochage!

12. Statistiques

On a publié pour la première fois un graphique représentant le développement du trafic de lignes et du trafic hors des lignes (tableau 9); ce graphique indique aussi comment ces deux genres de trafic ont évolué l'un par rapport à l'autre au cours des onze dernières années. Un tableau des mouvements de nuit sur les aéroports de Zurich et de Genève figure également pour la première fois dans cette

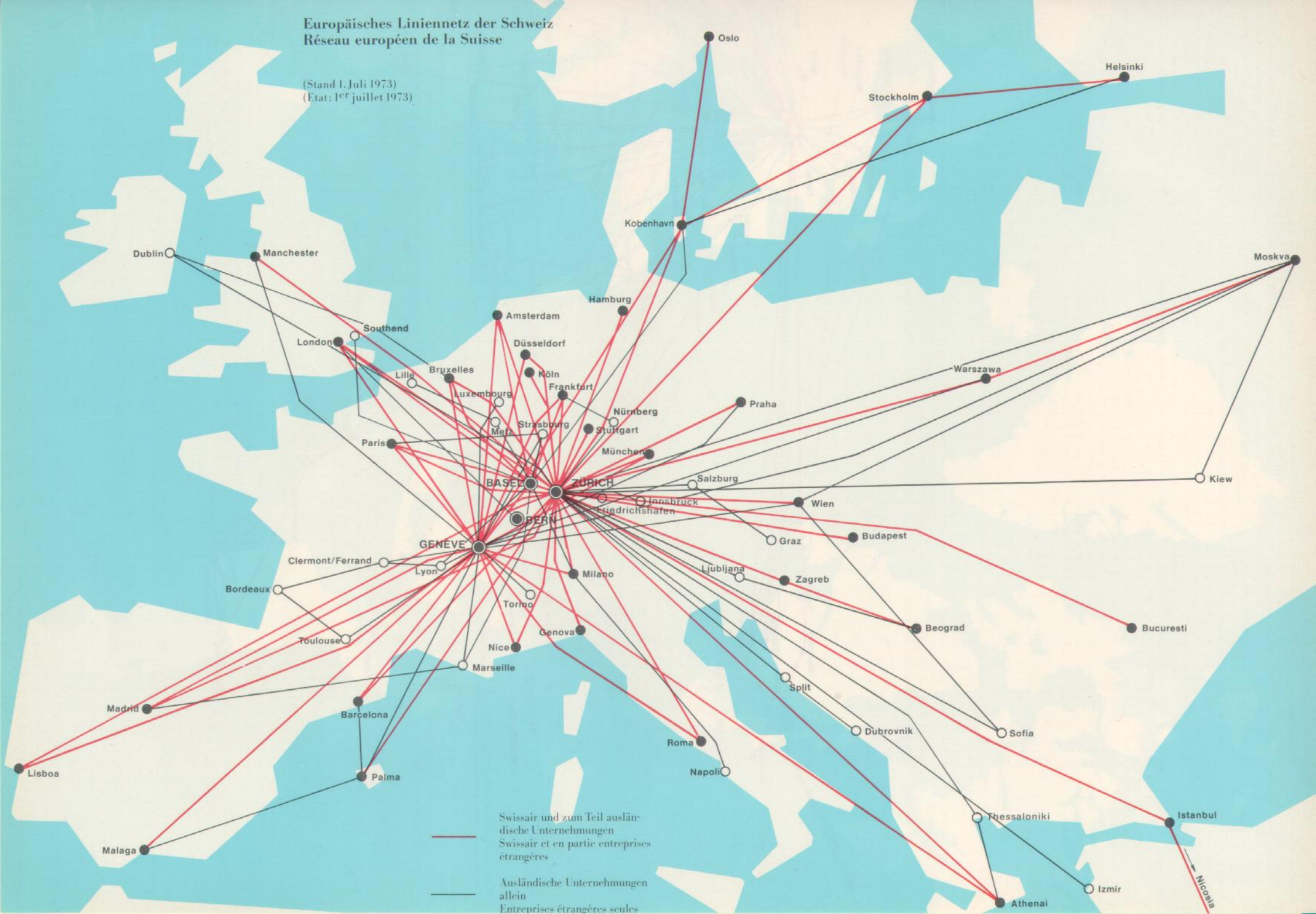
statistique (tableau 8). Ont été supprimés les tableaux suivants: sécurité aérienne/trafic dans les voies aériennes, répartition des frais de construction des aéroports; en règle générale, ces tableaux-ci ne sont publiés que tous les deux ans. Dans le cadre de ces tableaux alternés, on a repris cette année la liste des accords aéronautiques bilatéraux conclus par la Suisse (tableau 27) et le tableau donnant un aperçu de l'évolution du trafic international de lignes (tableau 25). Comme l'an passé, un organigramme de l'Office de l'air figure à la suite des différents tableaux.

Berne, le 15 mars 1974

Office fédéral de l'air
Le directeur:
W. Guldmann

Europäisches Liniennetz der Schweiz Réseau européen de la Suisse

(Stand 1. Juli 1973)
(Etat: 1^{er} juillet 1973)



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

— Ausländische Unternehmungen allein
— Entreprises étrangères seules



Interkontinentales Liniennetz der Schweiz Réseau intercontinental de la Suisse

(Stand 1. Juli 1973)
(Etat: 1^{er} juillet 1973)



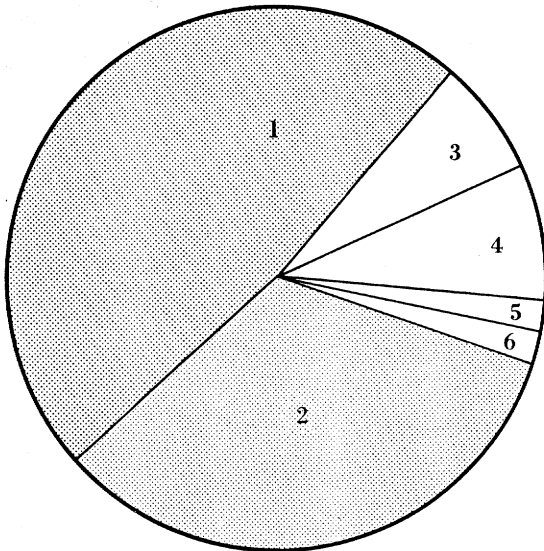
Swissair und zum Teil ausländische Unternehmungen
Swissair et en partie entreprises étrangères

Ausländische Unternehmungen allein
Entreprises étrangères seules

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

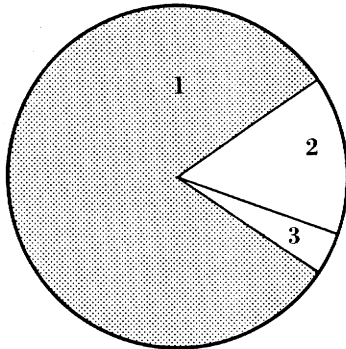
Anteil in Prozenten / Part en pour-cent
 1972 1973

Schweiz ²
 Suisse ²



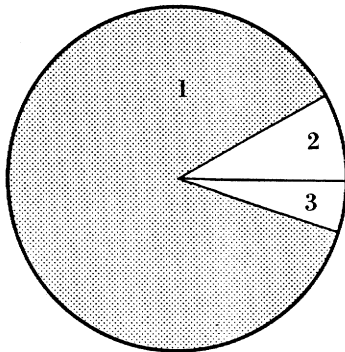
1	Linienverkehr Swissair Trafic de lignes de Swissair	48	48
2	Linienverkehr ausländischer Unternehmungen Trafic de lignes des entre- prises étrangères	33	33
3	Pauschalflugreiseverkehr schweizerischer Unternehmungen Trafic de voyages à forfait des entreprises suisses	7	7
4	Pauschalflugreiseverkehr aus- 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



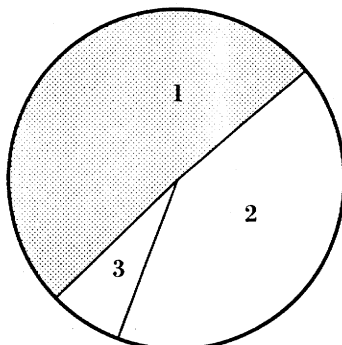
1	Linienverkehr Trafic de lignes	82	81
2	Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait	15	15
3	Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes	3	4

Genève ³



1	Linienverkehr Trafic de lignes	88	87
2	Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait	8	8
3	Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes	4	5

Basel-Mülhausen ³



1	Linienverkehr Trafic de lignes	45	51
2	Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait	48	42
3	Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes	7	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 1973 in halbfetter, Ergebnisse 1972 in gewöhnlicher Schrift — Résultats 1973 en mi-gras, résultats 1972 en caractères ordinaires

Verkehrsart und Unternehmen Genre de trafic et entreprises	Etappenflüge Vois-étapes	Zahlende Etappen- passagiere Passagers- étapes payants	Fracht und Post Fret et poste	Flugkilometer Kilomètres parcourus	Passagier-km Passagers-km	Güter-Tonnen- kilometer Marchandises tonnes- kilomètres
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	14 262 13 617	790 941 702 931	19 934 18 777	2 629 068 2 472 651	153 851 952 136 515 745	4 046 254 3 742 283
b) Schweiz—Ausland v. v. Suisse—étranger v. v.	61 521 59 650	3 842 692 3 436 970	81 374 72 434	63 673 596 61 297 470	5 586 589 713 4 801 794 890	194 692 002 165 261 459
c) Auslandsetappen ¹ Étapes à l'étranger ¹	9 926 9 772	518 473 434 844	26 511 21 831	15 458 592 14 940 088	1 014 981 563 812 117 741	60 437 165 49 261 185
d) Total Swissair	85 709 83 039	5 152 106 4 574 745	127 819 113 042	81 761 256 78 710 209	6 755 423 228 5 750 428 376	259 175 421 218 264 927
2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères						
a) Inlandsetappen Étapes internes	3 044 3 033	103 226 99 844	3 707 2 712	642 038 679 203	21 836 348 22 595 971	676 565 579 318
b) Ausland—Schweiz v. v. ² Étranger—Suisse v. v. ²	69 826 68 447	3 646 163 3 341 688	121 859 111 720	66 266 460 64 319 094	4 273 349 142 3 930 554 067	191 222 560 175 354 620
c) Total ausländische Unternehmen . Total entreprises étrangères	72 870 71 480	3 749 389 3 441 532	125 566 114 432	66 908 498 64 998 297	4 295 185 490 3 953 150 038	191 899 125 175 933 938
3. Linienverkehr Schweiz—Ausland v. v. Trafic de lignes Suisse—étranger v. v.						
a) Swissair (1b)	61 521 59 650	3 842 692 3 436 970	81 374 72 434	63 673 596 61 297 470	5 586 589 713 4 801 794 890	194 692 002 165 261 459
b) Ausländische Unternehmen (2b) . Entreprises étrangères (2b)	69 826 68 447	3 646 163 3 341 688	121 859 111 720	66 266 460 64 319 094	4 273 349 142 3 930 554 067	191 222 560 175 354 620
c) Total Schweiz—Ausland v. v. (1b + 2b) Total Suisse—étranger v. v. (1b + 2b)	131 347 128 097	7 488 855 6 778 658	203 233 184 154	129 940 056 125 616 564	9 859 938 855 8 732 348 957	385 914 562 340 616 079
B. Pauschalflugreiseverkehr³ — Trafic de voyages à forfait³						
1. Schweizerische Unternehmen Entreprises suisses	6 712 6 599	685 176 625 640	43 42	* *	* *	* *
2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères	6 713 6 274	649 529 595 367	65 115	* *	* *	* *
3. Total Pauschalflugreiseverkehr Total trafic de voyages à forfait	13 425 12 873	1 334 705 1 221 007	108 157	* *	* *	* *
C. Übriger Nichtlinienverkehr⁴ — Autre trafic hors des lignes⁴						
1. Schweizerische Unternehmen Entreprises suisses	59 914 76 465	268 413 239 981	33 295 42 425	* *	* *	* *
2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères	5 822 4 547	307 455 207 251	7 971 6 216	* *	* *	* *
3. Total übriger Nichtlinienverkehr Total autre trafic hors des lignes	65 736 81 012	575 868 447 232	41 266 48 641	* *	* *	* *
D. Zusammenzug⁵ — Récapitulation⁵						
1. Schweizerische Unternehmen Entreprises suisses	152 335 166 103	6 105 695 5 440 366	161 157 155 509	81 761 256 78 710 209	6 755 423 228 5 750 428 376	259 175 421 218 264 927
2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères	85 405 82 301	4 706 373 4 244 150	133 602 120 763	66 908 498 64 998 297	4 295 185 490 3 953 150 038	191 899 125 175 933 938
3. Gesamttotal Total général	237 740 248 404	10 812 068 9 684 516	294 759 276 272	148 669 754 143 708 506	11 050 608 718 9 703 578 414	451 074 546 394 198 865
4. Zu- oder Abnahme in % Augmentation ou diminution en %	—4,3	+11,6	+6,7	+3,5	+13,9	+14,4

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 Flüge, bei denen zusätzlich zur Beförderung wesentliche Leistungen am Reiseziel eingeschlossen sind

⁴ Nur Transportflüge

⁵ 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 pour lesquels sont comprises, en plus du transport, des prestations essentielles à l'endroit de destination

⁴ Vols de transport seulement

⁵ 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 ni pour l'autre trafic hors des lignes

2. Linienverkehr — Trafic de lignes 1952—1973

Jahr Année	Länge des Liniennetzes Longueur du réseau des lignes km 1. VII.	Etappenflüge Vois-étapes	Flugkilometer Kilomètres parcourus 1000	Zahlende Etappen- passagiere Passagers- étapes payants	Fracht und Post Fret et poste t	Passagierkilometer — Passagers-kilomètres			Passagier- Tonnenkilometer Passagers tonnes- kilomètres	Güter-Tonnen- kilometer Marchandises tonnes- kilomètres	Tonnenkilometer — Tonnes-kilomètres		
						Ausgenützte Utilisés	Angebotene Offerts	Aus- nutzung Utilisation %			Ausgelastete Utilisées	Angebotene Offertes	Aus- lastung Utilisation %
(1) Schweizerischer Linienverkehr im In- und Ausland — Trafic suisse de lignes, interne et à l'étranger													
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	965 594	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	127 984	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	288 926	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
1973	226 949	85 709	81 761	5 152 106	127 819	6 755 423	11 969 290	56	600 223	259 175	859 398	1 631 935	53
(2) Ausländischer Linienverkehr — Trafic étranger de lignes (3)													
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	593 517	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	986 743	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
1973	451 835	72 870	66 908	3 749 389	125 566	4 295 185	8 321 157	52	373 681	191 899	565 580	1 128 107	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

4. Gewerbmässiger Verkehr auf den Landesflughäfen — Traffic commercial sur les aéroports nationaux

Flughäfen — Aéroports	Zürich			Genève			Basel ¹		
	1972	1973	Diff. %	1972	1973	Diff. %	1972	1973	Diff. %
A. Linienverkehr — Trafic de lignes									
1. Bewegungen — Mouvements	86 818	90 032	+ 4	57 921	59 058	+ 2	16 332	16 560	+ 1
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local	4 404 714	4 916 594	+12	2 654 691	2 882 865	+ 9	460 797	507 258	+10
b) Direkter Transit — Transit direct	336 212	338 834	+ 1	355 550	408 712	+15	32 600	44 242	+36
c) Total	4 740 926	5 255 428	+11	3 010 241	3 291 577	+ 9	493 397	551 500	+12
3. Fracht — Fret t:									
Eigenverkehr — Trafic local	101 583	110 133	+ 8	27 881	32 030	+15	11 250	13 009	+16
4. Post — Poste t:									
Eigenverkehr — Trafic local	6 188	6 786	+10	4 771	5 025	+ 5	1 632	1 569	— 4
5. Güter — Marchandises t ² :									
Direkter Transit — Transit direct .	17 136	18 481	+ 8	18 138	18 986	+ 5	4 979	6 961	+40
B. Pauschalflugreiseverkehr — Trafic de voyages à forfait									
1. Bewegungen — Mouvements	6 644	7 012	+ 6	3 193	3 532	+11	2 813	2 387	—15
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local	639 769	730 963	+14	192 533	226 737	+18	254 609	216 549	—15
b) Direkter Transit — Transit direct	16 505	9 434	—43	25 566	31 577	+24	1 056	735	—30
c) Total	656 274	740 397	+13	218 099	258 314	+18	255 665	217 284	—15
C. Übriger Nichtlinienverkehr — Autre trafic hors des lignes									
1. Bewegungen — Mouvements	7 313	8 704	+19	4 413	5 443	+23	3 074	3 208	+ 4
Davon Rundflüge — Dont vols de plaisance	2 132	1 942	— 9	973	862	—11	1 112	1 180	+ 6
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local	157 661	218 626	+39	94 238	141 978	+51	41 190	40 138	— 3
b) Direkter Transit — Transit direct	18 209	27 430	+51	13 804	14 032	+ 2	5 032	4 118	—18
c) Total	175 870	246 056	+40	108 042	156 010	+44	46 222	44 256	— 4
Davon auf Rundflügen — Dont en vols de plaisance	9 174	8 616	— 6	1 336	1 021	—24	1 535	1 689	+10
3. Fracht — Fret t:									
Eigenverkehr — Trafic local	2 435	3 792	+56	1 051	583	—45	1 337	1 967	+47
4. Post — Poste t:									
Eigenverkehr — Trafic local	8	13	+63	10	7	—30	18	8	—56
5. Güter — Marchandises t ² :									
Direkter Transit — Transit direct .	487	735	+51	501	198	—60	403	589	+46
D. Zusammenzug — Récapitulation									
1. Bewegungen — Mouvements	100 775	105 748	+ 5	65 527	68 033	+ 4	22 219	22 155	— 0,3
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local	5 202 144	5 866 183	+13	2 941 462	3 251 580	+11	756 596	763 945	+ 1
b) Direkter Transit — Transit direct	370 926	375 698	+ 1	394 920	454 321	+15	38 688	49 095	+27
c) Total	5 573 070	6 241 881	+12	3 336 382	3 705 901	+11	795 284	813 040	+ 2
3. Fracht — Fret t:									
Eigenverkehr — Trafic local	104 018	113 925	+10	28 932	32 613	+13	12 587	14 976	+19
4. Post — Poste t:									
Eigenverkehr — Trafic local	6 196	6 799	+10	4 781	5 032	+ 5	1 650	1 577	— 4
5. Güter — Marchandises t ² :									
Direkter Transit — Transit direct .	17 623	19 216	+ 9	18 639	19 184	+ 3	5 382	7 550	+40
E. Im Linienverkehr angeflogene Städte Villes desservies en trafic de lignes									
Stand am 1. Juli — Situation le 1er juillet	120	125		78	78		29	32	
Total Schweiz — Suisse 1973 = 142 (Die Städte sind nur einmal gezählt — Les villes ne sont comptées qu'une fois)									
Total Schweiz — Suisse 1972 = 136									

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

5. Passagier-Linienverkehr auf den Landesflughäfen 1946—1973
Trafic de lignes sur les aéroports nationaux 1946—1973

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	78 948	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	9 187	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	11 339	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	83 849	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
1973	90 032	4 916 594	338 834	5 255 428	359	59 058	2 882 865	408 712	3 291 577	344	16 560	507 258	44 242	551 500	323
Schätzungen/Estimations ¹															
1974	92 410	5 311 000	399 000	5 710 000	390	58 222	3 018 000	484 000	3 502 000	366	18 177	543 000	47 000	590 000	345
1975	94 560	5 794 000	426 000	6 220 000	424	59 507	3 292 000	524 000	3 816 000	399	19 527	596 000	59 000	655 000	383
1976	95 940	6 256 000	444 000	6 700 000	457	60 311	3 547 000	560 000	4 107 000	430	20 520	660 000	64 000	724 000	424
1978	99 520	7 280 000	480 000	7 760 000	530	62 511	4 120 000	638 000	4 758 000	498	22 956	797 000	86 000	883 000	517
1980	104 310	8 455 000	525 000	8 980 000	613	65 437	4 782 000	726 000	5 508 000	576	25 784	963 000	112 000	1 075 000	629
1982	108 500	9 573 000	607 000	10 180 000	695	68 094	5 411 000	846 000	6 257 000	655	28 255	1 143 000	143 000	1 286 000	753
1984	114 870	10 983 000	697 000	11 680 000	797	72 947	6 288 000	982 000	7 270 000	761	30 755	1 367 000	164 000	1 531 000	896
1985	119 350	11 839 000	761 000	12 600 000	860	75 688	6 777 000	1 060 000	7 837 000	820	32 147	1 494 000	176 000	1 670 000	977

Anmerkungen: Gratispassagiere ab 1960 inbegriffen
Direkter Transit einmal gezählt
Index: Total des Passagierverkehrs 1961 = 100
¹ vorgenommen durch das Eidg. Luftamt im Jahre 1973

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 1973

6. Passagiere im Nichtlinienverkehr auf den Landesflughäfen 1946—1973

Trafic hors des lignes sur les aéroports nationaux 1946—1973

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	1 446	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	33 714	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	14 753	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	382 689	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
1973	13 774	940 973	36 864	977 837	1 860	8 113	367 694	45 609	413 303	1 364	4 415	254 998	4 853	259 851	337
Schätzungen/Estimations ¹															
1974	12 868	1 053 000	41 000	1 094 000	2 081	6 670	427 000	53 000	480 000	1 584	5 052	331 000	9 000	340 000	441
1975	13 977	1 240 000	44 000	1 284 000	2 442	7 316	516 000	57 000	573 000	1 891	5 115	343 000	11 000	354 000	459
1976	14 934	1 428 000	46 000	1 474 000	2 804	7 930	611 000	61 000	672 000	2 218	5 076	354 000	12 000	366 000	475
1978	17 267	1 895 000	50 000	1 945 000	3 699	9 321	839 000	70 000	909 000	3 000	5 047	373 000	16 000	389 000	505
1980	20 031	2 481 000	55 000	2 536 000	4 823	10 960	1 133 000	80 000	1 213 000	4 004	5 018	388 000	21 000	409 000	530
1982	22 974	3 164 000	63 000	3 227 000	6 138	12 725	1 476 000	93 000	1 569 000	5 179	4 831	392 000	27 000	419 000	543
1984	25 480	3 835 000	73 000	3 908 000	7 433	13 631	1 714 000	108 000	1 822 000	6 014	4 571	390 000	31 000	421 000	546
1985	26 421	4 130 000	79 000	4 209 000	8 006	14 151	1 849 000	116 000	1 965 000	6 485	4 437	386 000	33 000	419 000	543

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 1973

Remarques: Passagers transportés à titre gratuit inclus depuis 1960
Transit direct compté une fois
Vols improductifs inclus jusqu'en 1956
Indice: Total du trafic de passagers en 1961 = 100
¹ faites par l'Office fédéral de l'air en 1973

7. Frachtverkehr auf den Landesflughäfen 1948—1973

Trafic de fret sur les aéroports nationaux 1948—1973

Eigenverkehr in Tonnen — Trafic 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
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	376	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
1973	110 133	3 792	113 925	633	32 030	583	32 613	472	13 009	1 967	14 976	683
Schätzungen/Estimations ¹												
1974			139 100	773			38 763	561			14 682	669
1975			160 100	889			44 616	646			16 150	736
1976			183 500	1 019			51 130	740			17 765	810
1978			237 400	1 319			66 157	958			22 085	1 007
1980			301 800	1 676			84 102	1 218			28 450	1 297
1982			378 000	2 100			105 309	1 525			37 953	1 731
1984			466 900	2 593			130 102	1 884			52 398	2 389
1985			517 400	2 874			144 153	2 087			62 354	2 843

Anmerkungen: Gratisfracht ab 1960 inbegriffen
 Index: Total Frachtverkehr 1961 = 100
¹ vorgenommen durch das Eidg. Luftamt im Jahre 1973

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 1973

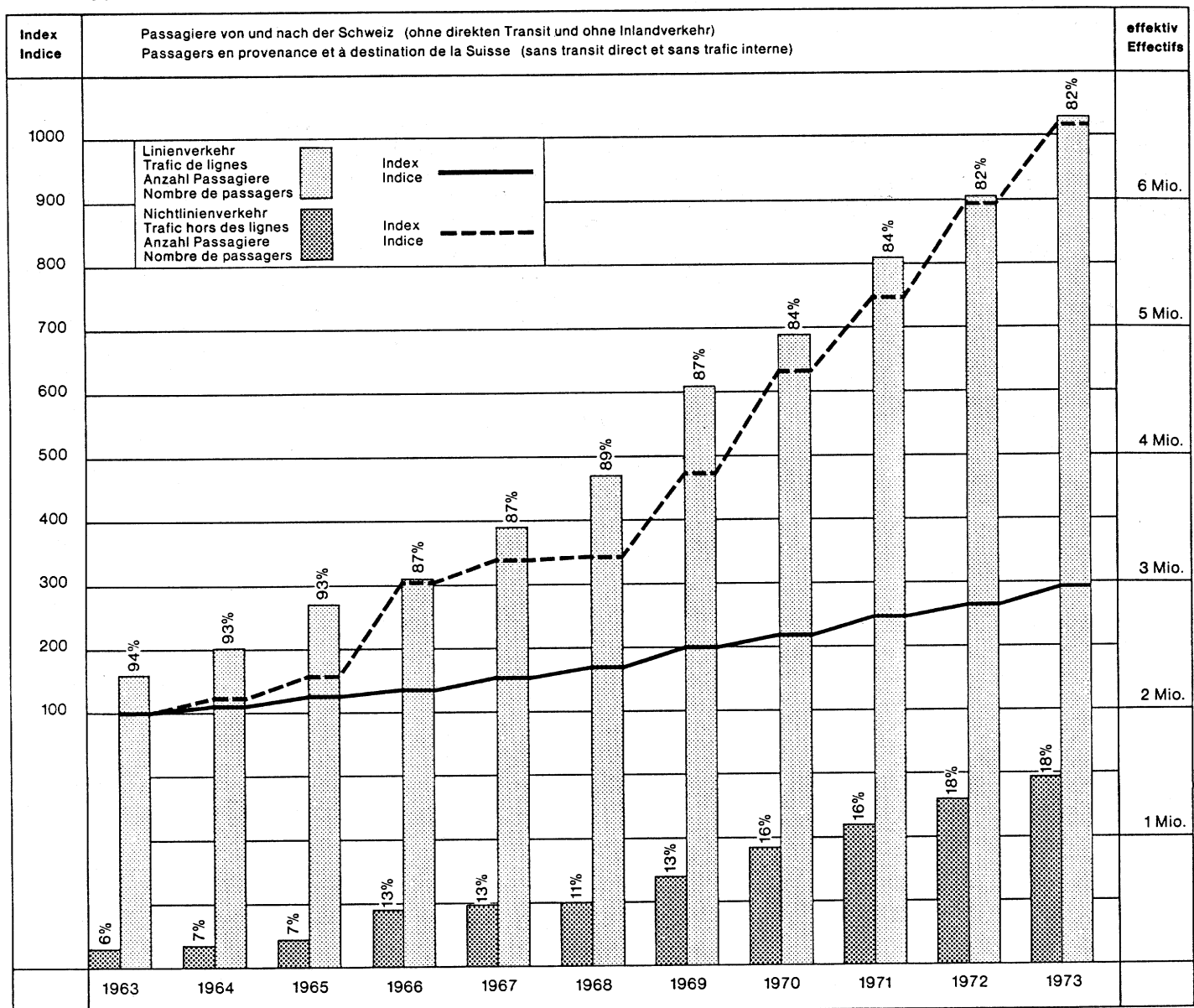
8. Nachtflugbewegungen auf den Flughäfen Zürich und Genf im Jahre 1973

Mouvements de nuit sur les aéroports de Zurich et de Genève en 1973

Zeit heures	Zürich		Genève	
	Linienverkehr	Nichtlinienverkehr	Trafic de lignes	Trafic hors des lignes
22.01—23.00	3 471	564	2 106	273
23.01—23.30	796	128	1 009	67
23.31—24.00	280	11	579	27
00.01—00.30	105	5	219	8
00.31—05.00	12	22	467	9
05.01—06.00	588	5	133	4

9. Entwicklung des Linien- und Nichtlinienverkehrs 1963—1973

Développement du trafic de lignes et du trafic hors des lignes de 1963 à 1973



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

Bestand am 31. Dezember — Etat: 31 décembre

	1970	1971	1972	1973
1. Flugzeuge mit 15 Tonnen und mehr Höchstabfluggewicht — Avions d'un poids maximal au décollage de 15 tonnes ou plus				
a) Im gewerbsmässigen Einsatz — En trafic commercial				
Swissair	39	39	40	42
Balair	10	8	5	5
SATA	3	4	5	6
Phoenix	—	1	2	2
Übrige — Autres	1	1	1	—
b) Im nichtgewerbsmässigen Einsatz — En trafic non commercial	1	1	1	2
2. Flugzeuge unter 15 Tonnen Höchstabfluggewicht — Avions d'un poids maximal au décollage inférieur à 15 tonnes				
a) Im gewerbsmässigen Einsatz — En trafic commercial	260	259	279	335
b) Im nichtgewerbsmässigen Einsatz — En trafic non commercial	711	745	740	755
Total Flugzeuge — Avions	1 025	1 058	1 073	1 147
3. Hubschrauber — Hélicoptères	27	33	38	43
4. Segelflugzeuge — Planeurs	417	447	480	511
5. Ballone — Ballons	25	24	24	28
6. Motorsegler — Motoplaneurs	6	14	15	17
7. Girokopter — Gyrocoptère	—	—	—	1
Gesamttotal — Total général	1 500	1 576	1 630	1 747

11. 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	7 462	15 580	23 042	6 439	22 092	—	—	—
Genève	27 556	17 015	44 571	15 015	21 362	—	—	—
Basel	40 080	15 042	55 122	29 878	51 730	—	—	—
Bern	61 990	11 682	73 672	49 135	18 956	3 204	2 760	20
La Chaux-de-Fonds	19 444	3 520	22 964	2 986	8 592	1 150	1 092	43
Grenchen	50 820	5 933	56 753	33 879	18 351	7 070	3 491	11
Lausanne	32 256	6 156	38 412	24 896	10 772	—	—	—
Samedan	1 004	4 340	5 344	—	7 062	1 814	3 121	51
Sion	13 090	5 231	18 321	10 621	7 586	978	894	05
Flugfelder — Champs d'aviation								
Altenrhein	44 256	6 194	50 450	30 598	7 439	1 489	479	38
Amlikon	2 712	18	2 730	—	9	4 242	1 402	04
Ascona	3 702	2 286	5 988	2 810	3 222	—	—	—
Bad Ragaz	11 478	1 539	13 017	4 342	4 467	538	760	32
Bellechasse	1 864	—	1 864	—	—	982	682	54
Bex	8 998	11	9 009	3 928	1 539	978	968	03
Biel — Bienne	10 692	2 046	12 738	8 250	3 754	—	—	—
Birrfeld	62 256	6 595	68 851	52 025	8 118	10 979	4 885	57
Buttwil	16 542	528	17 070	12 902	511	1 694	768	35
La Côte	5 376	2 367	7 743	—	3 324	—	—	—
Courtelary	4 406	—	4 406	—	—	1 877	1 277	10
Dittingen	1 842	41	1 883	10	—	789	779	32
Ecuwillens	20 876	3 436	24 312	15 705	5 714	—	—	—
Fricktal-Schupfart	30 160	1 345	31 505	23 506	1 560	3 670	1 716	15
Gruyères	10 166	4 767	14 933	6 114	6 275	28	104	08
Hasenstrick	1 028	577	1 605	26	1 761	—	—	—
Hausen am Albis	3 940	127	4 067	1 128	614	794	1 106	45
Lachen (Wasserflugzeuge) ..	50	46	96	—	19	—	—	—
Langenthal	11 694	385	12 079	4 298	2 377	2 141	1 132	34
Locarno	36 090	5 148	41 238	30 944	5 651	1 157	472	01
Lommis	28 438	—	28 438	24 080	1 467	—	—	—
Lugano	26 944	7 949	34 893	20 038	26 024	56	57	46
Luzern-Beromünster	17 636	2 425	20 061	11 776	5 890	1 131	574	14
Montricher	—	—	—	—	—	3 982	2 805	12
Möttiers	3 330	62	3 392	2 322	1 632	—	—	—
Neuchâtel	18 018	2 655	20 673	9 698	10 047	2 113	1 070	06
Olten	10 480	1 898	12 378	6 688	2 451	1 161	789	17
Porrentruy	13 062	1 165	14 227	9 079	1 364	954	518	04
Schaffhausen	6 680	394	7 074	—	328	3 312	3 227	10
Schänis	15 158	—	15 158	—	—	7 428	6 477	27
Schwarzsee	216	50	266	112	130	—	—	—
Sézegnin	1 858	—	1 858	—	—	—	—	—
Sitterdorf	12 548	1 217	13 765	10 926	956	—	—	—
Speck-Fehraltorf	35 048	1 426	36 474	29 178	2 841	583	332	09
Thun	8 010	1 210	9 220	3 937	2 450	1 137	676	37
Triengen	14 196	4 604	18 800	12 194	2 757	—	—	—
Wangen-Lachen	9 004	2 811	11 815	6 429	2 196	—	—	—
Winterthur	1 322	16	1 338	20	10	1 655	459	51
Yverdon	6 198	1 440	7 638	3 787	1 059	—	—	—
Diverse	22 654	4 978	27 632	12 142	6 348	3 324	2 220	48
Diverse alpine Segelfluglager	—	—	—	—	—	2 118	3 999	52
Total 1973	792 630	156 255	948 885	531 841	290 807	74 475	51 088	52
Total 1972	786 756	140 475	927 231	529 631	265 629	77 998	49 305	01
Zu- oder Abnahme in Prozenten gegenüber dem Vorjahr	+0,7	+11,2	+2,3	+0,4	+9,5	—4,5		+3,6
Augmentation ou diminution en pour-cent par rapport à l'année précédente								

¹ Starte und Landungen
² Ohne Besatzung; ohne Flugschüler

¹ Décollages et atterrissages
² Sans équipage; sans élève-pilote

12. Flugplätze des Nichtlinienverkehrs
Aérodromes du trafic hors des lignes

Flugplätze Aérodromes	Bewegungen Mouvements		Zahlende Passagiere Passagers payants	
	1972	1973	1972	1973
Altenrhein	910	1 346	1 141	1 251
Ascona	1 302	893	1 496	1 021
Bad Ragaz	320	406	397	649
Bern	8 622	7 084³	6 522	7 100³
Biel — Bienne	1 013	552	1 563	726
Birrfeld	14 444	16 198	1 889	1 683
Blumental b. Mürren ¹	70	26	108	32
Buttwil	5 218	3 424	353	164
La Chaux-de-Fonds	698	840	1 399	1 638
Davos ¹	—	24	—	64
Ecuvillens	431	496	476	576
Erstfeld ²	90	186	29	43
Feusisberg ²	164	150	181	182
Fricktal-Schupfart	1 550	1 568	2 203	2 251
Grenchen	1 231	1 146	1 819	2 005
Gstaad ¹ + ²	1 056	1 216	697	1 571
Hasenstrick	1 494	1 062	2 601	1 860
Langenthal	880	940	1 663	1 316
Lauberhorn ¹	126	110	311	185
Lausanne	503	370	570	410
Lauterbrunnen ²	—	461	—	269
Locarno	8 762	14 266	11 750	12 427
Lommis	408	362	461	399
Lugano	1 910	3 810	4 092	8 178
Luzern-Beromünster	3 667	446	1 931	467
Männlichen ¹	1 245	1 307	609	619
Neuchâtel	336	382	378	479
Otten	497	302	663	336
St. Moritz ¹ + ²	2 504	970	1 633	1 014
Samedan	1 854	1 805⁴	3 367	3 305⁴
Schwarzsee ¹	—	96	—	70
Sion	4 635	4 428	9 507	9 326
Sitterdorf	618	778	1 118	1 341
Thun	318	320	330	341
Wangen-Lachen	154	306	227	407
Yverdon	—	—	—	—
Zermatt ²	3 320	3 816	4 261	3 398
Diverse	2 638	2 946	1 936	1 522
Total	72 988	74 838	67 681	68 625

13. Gewerbmässige 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		
BE	Blümlisalp (nur für Ausbildung) (pour l'instruction seule- ment)	—	—	VS	Aeschhorn- Rothorn-gletscher
	Gstellihorn	69	172		44 175
	Gumm	44	86		44 208
	Hotel Steingletscher ...	—	—		— —
	Kanderfirn	118	301		— —
	Rosenegg-West	—	—		179 1 088
	Staldenhorn	104	260		79 505
	Sustenlimmi	—	—		76 490
	Wallegg	291	646		55 355
GL	Glärnischfirn	—	—		— —
	(nur vom 1. 11.—30. 6.) (du 1. 11. au 30. 6. seule- ment)	—	—		184 379
	Limmerfirn	—	—		— —
GR	Alp Secha	—	—		177 764
	Alp Trida	—	—		29 196
	Crap Sogn Gion	337	711		68 427
	Fuorcla Schlattain	2	6		418 1 980
	Fuorcla Surlej	37	111		— —
	Las Trais Fluors	—	—		95 367
	Madrisahorn	—	—		— —
	Piz Corvatsch	9	20		— —
	Piz Rosatsch	—	—		— —
	Piz Surlej	—	—		— —
	Vadret del Forno	—	—		— —
	Vadret Pers	2	4		— —
				VD	Col des Mosses
					Leysin
					— —
				BE/VS	Petersgrat
					68 319
				GL/GR	Vorabgletscher
					21 63
				GL/UR	Clariden-Hüfifirn
					99 79
				Total	2 649 9 712
b) Verkehr nach Aussenlandeplätzen Trafic à destination de places d'atterrissage en campagne					
Flüge — Vols:		37 413			
Beförderte Personen: Passagers transportés:		21 062			
Beförderte Fracht in Tonnen: Fret transporté, en tonnes:		27 909			

¹ Winterflugfeld — Champ d'aviation d'hiver

² Helikopterflugfeld — Champ d'aviation pour hélicoptères

³ Davon 312 Bewegungen mit 2926 Passagieren im Linienverkehr London—Bern v. v. der Dan-Air
Dont 312 mouvements et 2926 passagers en trafic de lignes Londres—Berne v. v. de la compagnie Dan-Air

⁴ Davon 154 Bewegungen mit 668 Passagieren im Linienverkehr Zürich—Samedan v. v. der ALAG
Dont 154 mouvements et 668 passagers en trafic de lignes Zurich—Samedan v. v. de la compagnie ALAG

Anmerkung: Unproduktive Flüge nicht inbegriffen
Remarque: Vols improductifs non compris

14. Luftfahrtpersonal — Personnel aéronautique

Gültige Ausweise und Bewilligungen am 31. Dezember Titres personnels et autorisations valables le 31 décembre	1972	1973
1. Schulen für die Ausbildung von — Ecoles pour l'instruction des		
Privatpiloten — Pilotes privés	2	3
Privat- und Berufspiloten — Pilotes privés et professionnels	39	40
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	2	1
Linienpiloten — Pilotes de ligne	4	4
Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère	3	4
Segelfliegern — Pilotes de planeur	38	39
Fallschirmspringern — Parachutistes	6	5
Ballonfahrern — Pilotes de ballon	6	6
Total	105	107
2. Flugpersonal — Personnel navigant		
Privatpiloten — Pilotes privés	4 474	4 684
Berufspiloten (beschränkter Ausweis) — Pilotes professionnels (licences restreintes) ..	325	330
Berufspiloten — Pilotes professionnels	537	590
Berufspiloten 1. Klasse — Pilotes professionnels de 1re classe	102	106
Linienpiloten — Pilotes de ligne	598	608
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)	338	332
Segelflieger — Pilotes de planeur	1 900	2 006
Navigatoren — Navigateurs	47	33
Bordfunker — Radiotélégraphistes navigants	2	—
Bordmechaniker — Mécaniciens navigants	205	203
Ballonfahrer — Pilotes de ballon	49	46
Berufs-Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère professionnels	70	79
Privat-Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère privés	40	45
Fallschirmspringer — Parachutistes	618	628
Anerkennung von ausländischen Ausweisen — Validations de licences étrangères	186	178
Lernausweise für Motor- und Segelflugschüler — Cartes d'élèves-pilotes d'avion et de planeur	2 818	2 632
Lernausweise für Bordmechaniker — Cartes d'élèves-mécaniciens navigants	1	13
Lernausweise für Ballonfahrer — Cartes d'élèves-pilotes de ballon	13	13
Lernausweise für Hubschrauberpiloten — Cartes d'élèves-pilotes d'hélicoptère	6	8
Lernausweise für Fallschirmspringer — Cartes d'élèves-parachutistes	236	188
Total	12 565	12 722
3. Bodenpersonal — Personnel de l'infrastructure		
Luftfahrzeugkontrolleure Kategorie I — Contrôleurs d'aéronefs de catégorie I	141	158
Luftfahrzeugkontrolleure Kategorie II — Contrôleurs d'aéronefs de catégorie II	478	437
Fallschirmwarte — Plieurs de parachutes	85	94
Luftfahrzeugschweisser — Soudeurs d'aéronefs	31	33
Flugverkehrsleiter Kategorie I — Contrôleurs de la circulation aérienne de catégorie I ..	207	221
Flugverkehrsleiter Kategorie II — Contrôleurs de la circulation aérienne de catégorie II .	18	20
Flugverkehrsleiter-Gehilfen — Aides-contrôleurs de la circulation aérienne	79	92
Flugdienstberater — Agents techniques d'exploitation	82	76
Total	1 121	1 131

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

15. Förderung des fliegerischen Nachwuchses — Formation aéronautique subventionnée

	1972	1973
1. Fliegerische Vorschulung (FVS) — Instruction aéronautique préparatoire (IAP)		
Einschreibungen — Inscriptions	1 508	1 387
Schüler Kurs 1 — Elèves du cours 1	265	237
Kurs 1 bestanden — Elèves ayant réussi le cours 1	199	165
Schüler Kurs 2 — Elèves du cours 2 a)	177	192
Kurs 2 bestanden — Elèves ayant réussi le cours 2	116	124
2. Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) — Ecole suisse d'aviation de transport (ESAT)		
Pilotenschüler — Elèves-pilotes	50	40
Examen bestanden — Elèves ayant réussi l'examen	27	28
Bordmechanikerschüler — Elèves-mécaniciens navigants	7	12
Examen bestanden — Elèves ayant réussi l'examen	7	12

a) Kurs 1 im Vorjahr bestanden — Cours 1 réussi l'année précédente

16. Luftfahrzeugbuch — Registre des aéronefs

1. Luftfahrzeuge — Aéronefs	1972	1973	2. Hypotheken — Hypothèques	1972	1973
	Bestand am 1. Januar — Etat au 1er janvier	47		52	Anzahl Luftfahrzeugverschreibungen am 31. Dezember — Nombre d'hypothèques sur aéronefs au 31 décembre
Aufnahmen — Inscriptions	12	16	davon Gesamtpfandrechte — dont hypothèques globales	3	3
Streichungen — Radiations	7	6	Mitverpfändete Ersatzteillager — Dépôts de pièces de rechange hypothéqués	1	1
Bestand am 31. Dezember — Etat au 31 décembre	52	62	Eintragungen — Inscriptions	12	19
davon — dont:			Löschungen — Radiations	12	8
Flugzeuge — Avions			Pfandsummen — Hypothèques:		
bis — jusqu'à			unter — de moins de		
2000 kg	8	14	Fr. 100 000	3	6
2001—5700 kg	8	7	100 000—1 Mio	20	24
5701—9000 kg	—	1	1—10 Mio	11	15
über — de plus de			10 Mio	7	7
9000 kg	17	20	Höchstbetrag einer Hypothek in Mio —		
Hubschrauber — Hélicoptères	13	13	Hypothèque maximale en mio	22	18,7
Motorsegler — Motoplaneurs	—	—	Hypothekensumme insgesamt in Mio —		
Segelflugzeuge — Planeurs	6	7	Montant total des hypothèques en mio	160,6	178,5
Freiballone — Ballons libres	—	—			

17. 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 gewerbsmässigen Luftverkehr Dont accidents en trafic commercial		Mit Toten Avec morts		1972	1973	1972	1973
	1972	1973	1972	1973	1972	1973				
Einmotorige Flugzeuge — Avions monomoteurs	45	47	—	1	8	10	22	22	17	13
Mehrmotorige Flugzeuge — Avions multimoteurs	9	8	—	—	1	1	2	7	1	1
Hubschrauber — Hélicoptères	6	8	2	3	2	1	4	1	4	3
Segelflugzeuge — Planeurs	26	13	—	—	2	1	2	1	12	7
Motorsegler — Motoplaneurs	1	1	—	—	—	1	—	2	1	1
Ballone — Ballons	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Total	89	77	2	4	13	14	30	33	37	25

Anmerkungen:

Die vorliegende Statistik bezieht sich für das Jahr 1973 auf einen Gesamtbestand von 1677 Luftfahrzeugen und eine Flugstundenzahl von 152 000 (ohne die Stundenzahl des gewerbsmässigen Linien- und Nichtlinienverkehrs).

Unfälle schweizerischer Flugzeuge über 9000 kg:

- Tel Aviv 8. 4. HB-IEG (Boeing 707): Bodenberührung eines Triebwerkes beim Landen
- Boston 16. 6. HB-IDK (DC-8): Kollision beim Rollen mit einem anderen Flugzeug
- Tromsø 17. 7. HB-IMM (Convair 640): harte Landung mit Fahrwerkbruch
- Zürich 11. 9. HB-IHA (DC-10): Landung mit nicht verriegeltem Bugradfahrwerk auf Schaumteppich

Ausserdem sind zu erwähnen:

- der Absturz eines britischen Vanguard bei Hochwald am 10. 4.
- fünf Unfälle ausländischer Privatflugzeuge in der Schweiz (4 deutsche und 1 schwedisches Flugzeug)

Remarques:

La statistique ci-dessus se rapporte, pour l'année 1973, à un effectif de 1677 aéronefs et à un nombre d'heures de vol de 152 000 (non compris les heures de vol du trafic de lignes et du trafic hors des lignes).

Accidents d'avions suisses d'un poids supérieur à 9000 kg:

- Tel Aviv 8. 4. HB-IEG (Boeing 707): un réacteur touche le sol lors de l'atterrissage
- Boston 16. 6. HB-IDK (DC-8): collision avec un autre avion lors du roulement au sol
- Tromsø 17. 7. HB-IMM (Convair 640): atterrissage brutal provoquant le bris du train d'atterrissage
- Zurich 11. 9. HB-IHA (DC-10): atterrissage sur un tapis de mousse avec le train avant non verrouillé

Il faut mentionner en outre:

- la chute d'un Vanguard britannique à Hochwald le 10 avril
- cinq accidents survenus en Suisse à des avions privés étrangers (4 appareils allemands et 1 suédois)

18. Luftfrachtverkehr der Schweiz nach Warengruppen 1969—1973
Trafic de fret en Suisse d'après les groupes de marchandises 1969—1973

Bruttotonnen — Tonnes brutes

Warengruppen Groupes de marchandises	Einfuhr — Importation					Ausfuhr — Exportation				
	1969	1970	1971	1972	1973	1969	1970	1971	1972	1973
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	6 609	6 560	7 445	10 010	11 247	510	507	487	548	723
Mineralische Stoffe, Erzeugnisse der chemischen Industrie — Produits minéraux et des industries chimiques	1 214	1 313	1 235	1 794	2 336	3 417	3 363	3 972	4 540	4 863
Kunststoffe, Kautschuk — Matières plastiques, caoutchouc	406	424	453	620	562	465	547	606	793	916
Häute, Felle, Leder — Peaux, pelleteries, cuirs	579	595	820	890	1 088	155	185	178	151	197
Holz, Kork — Bois, liège	20	19	15	39	52	30	28	41	27	29
Papier — Papiers	2 749	2 806	2 981	3 049	3 056	791	903	851	1 043	1 079
Textilien — Textiles	1 247	1 140	1 201	1 675	1 862	1 930	1 983	1 729	2 124	1 827
Wirk- und Strickwaren, Konfektion — Bonneterie, confection	2 355	2 297	2 102	2 020	2 197	707	832	854	781	764
Schuhe, Kopfbedeckungen, Schirme — Souliers, coiffures, parapluies	233	304	274	310	260	623	574	680	567	318
Waren aus mineralischen Stoffen — Articles en matières minérales	122	116	112	119	170	209	251	293	275	318
Edelmetalle und Waren daraus — Métaux précieux et articles en ces matières	1 650	1 122	912	1 306	1 880	644	503	409	473	596
Unedle Metalle und Waren daraus — Métaux communs et articles en ces matières ..	495	526	530	589	689	1 085	1 022	925	1 107	1 470
Maschinen — Machines	3 780	4 259	4 083	5 139	5 781	5 925	4 778	4 874	4 940	6 488
Beförderungsmittel — Matériel de transport	782	843	881	1 381	1 604	91	113	318	147	126
Instrumente und Apparate — Instruments et appareils	2 325	2 741	3 017	3 240	3 667	1 608	1 715	1 347	1 416	1 617
Uhren — Montres	89	144	240	186	236	1 652	1 806	1 784	2 143	2 266
Übrige Waren — Autres marchandises	378	364	368	580	587	244	301	412	485	518
Total	25 033	25 573	26 669	32 947	37 274	20 086	19 411	19 758	21 560	24 115

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

Personenverkehr Abfliegende Passagiere Trafic de passagers Passagers partants			Güterverkehr in Bruttotonnen In der Rangfolge der Ausfuhr 1973 Trafic de marchandises en tonnes brutes Dans l'ordre de l'exportation en 1973	Einfuhr Importation		Ausfuhr Exportation	
	1972	1973		1972	1973	1972	1973
1. Schweiz—Europa Suisse—Europe			1. Europa — Europe				
Frankreich — France	427 038	462 545	Grossbritannien — Grande-Bretagne	5 384	5 576	3 569	3 716
Bundesrepublik Deutschland — République fédérale d'Allemagne	429 897	451 430	Bundesrepublik Deutschland — République fédérale d'Allemagne	2 368	2 722	802	949
Grossbritannien — Grande-Bretagne	361 222	389 968	Frankreich — France	1 736	1 846	569	769
Spanien — Espagne	198 216	226 856	Spanien — Espagne	629	670	458	578
Italien — Italie	209 020	221 924	Niederlande — Pays-Bas	1 404	1 511	348	450
Österreich — Autriche	112 246	133 092	Schweden — Suède	387	486	324	395
Niederlande — Pays-Bas	105 698	119 122	Italien — Italie	503	593	290	386
Belgien — Belgique	90 331	106 781	Belgien — Belgique	594	598	304	343
Griechenland — Grèce	64 357	79 208	Griechenland — Grèce	91	100	183	251
Jugoslawien — Yougoslavie	44 115	51 299	Österreich — Autriche	299	255	253	234
Übrige Länder — Autres pays	283 154	329 346	Übrige Länder — Autres pays	1 124	1 504	1 314	1 573
Total	2 325 294	2 571 571	Total	14 519	15 861	8 414	9 644
2. Nach Kontinenten — D'après les continents			2. Nach Kontinenten — D'après les continents				
Europa — Europe	2 325 294	2 571 571	Europa — Europe	14 519	15 861	8 414	9 644
Nordamerika — Amérique du Nord	317 535	354 784	Nordamerika — Amérique du Nord	8 294	9 580	8 189	7 793
Asien, Australien, Ozeanien — Asie, Australie, Océanie	180 146	195 654	Asien, Australien, Ozeanien — Asie, Australie, Océanie	4 954	5 576	2 878	3 663
Afrika — Afrique	137 913	156 543	Afrika — Afrique	3 443	3 606	1 075	1 705
Zentral- und Südamerika — Amérique centrale et Amérique du Sud	44 472	49 625	Zentral- und Südamerika — Amérique centrale et Amérique du Sud	1 736	2 652	1 004	1 310
Total	3 005 360	3 328 177	Total	32 946	37 275	21 560	24 115

20. 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	
	1972	1973	1972	1973		1972	1973	1972	1973
1. Schweiz—Europa Suisse—Europe					2. Nach aussereurop. Destinationen D'après les destinations extra-européennes				
Grossbritannien — Grande-Bretagne ..	155 098	146 068	24 048	27 112	Tunesien — Tunisie	27 738	24 824	320	798
Spanien — Espagne	117 397	116 294	34 003	46 013	Ferner Osten — Extrême-Orient	13 852	23 216	845	587
Kanarische Inseln — Iles Canaries	29 033	36 156	28	—	Ostafrika — Afrique orientale	16 911	18 906	46	4
Griechenland — Grèce	31 564	34 913	1 914	4 423	Marokko — Maroc	5 441	8 842	490	504
Skandinavien — Scandinavie	15 725	25 705	7 673	9 408	Südamerika — Amérique du Sud	2 362	6 078	1 033	308
Jugoslawien — Yougoslavie	13 973	23 188	666	605	Übriges Afrika — Reste de l'Afrique ...	5 741	5 960	667	454
Türkei — Turquie	14 665	18 848	1 136	3 174	Nordamerika — Amérique du Nord	2 013	2 814	37 758	59 514
Frankreich — France	14 283	16 673	5 665	6 584	Mittlerer Osten — Moyen-Orient	520	466	2 716	2 086
Deutschland — Allemagne	16 351	15 933	8 540	12 356	Total	74 578	91 106	43 875	64 255
Portugal — Portugal	7 606	10 981	424	915	Gesamttotal — Total général	542 047	588 597	136 806	193 539
Italien — Italie	6 367	10 168	2 863	6 786					
Übrige Länder — Autres pays	45 407	42 564	5 971	11 908					
Total	467 469	497 491	92 931	129 284					

21. Nordatlantikverkehr 1972
Trafic sur l'Atlantique-Nord en 1972

	Richtung — Direction		Total	Veränderung gegenüber 1971 Variation par rapport à 1971 %
	West—Ost Ouest—Est	Ost—West Est—Ouest		
1. Linienverkehr — Trafic de lignes				
Flüge — Vols:				
Passagierflüge — Vols de passagers	36 401	36 426	72 827	— 1,5
Frachtflüge — Vols de fret	5 438	5 625	11 063	— 1,4
Total	41 839	42 051	83 890	— 1,5
Sitzplatzangebot — Places offertes:				
Erste Klasse — Première classe	758 990	761 218	1 520 208	— 5,0
Economy-Klasse — Classe économique	7 208 260	7 219 138	14 427 398	+ 8,1
Total	7 967 250	7 980 356	15 947 606	+ 6,7
Beförderte Passagiere — Passagers transportés:				
Erste Klasse — Première classe	251 916	270 446	522 362	+ 12,4
Economy-Klasse — Classe économique	4 401 563	4 579 172	8 980 735	+ 27,1
Total	4 653 479	4 849 618	9 503 097	+ 26,2
Sitzplatz-Ausnutzung in % — Coefficient moyen d'occupation des places en %:				
Erste Klasse — Première classe	33,2	35,5	34,4	+ 5,4 ¹
Economy-Klasse — Classe économique	61,1	63,4	62,3	+ 9,3 ¹
Total	58,4	60,8	59,6	+ 9,2¹
Beförderte Güter in Tonnen — Marchandises transportées, en tonnes:				
Passagierflüge — Vols de passagers	137 295	158 295	295 590	+ 16,8
Frachtflüge — Vols de fret	118 944	138 267	257 211	+ 6,0
Total	256 239	296 562	552 801	+ 11,5
2. Nichtlinienverkehr — Trafic hors des lignes				
Anzahl Flüge — Nombre de vols	4 476	4 344	8 820	+ 21,4
Beförderte Passagiere — Passagers transportés	668 964	660 244	1 329 208	+ 25,5
Beförderte Güter in Tonnen — Marchandises transportées, en tonnes	10 047	6 675	16 722	+ 43,6

¹ Prozentpunkte

¹ Variations dans le pourcentage

Quelle: IATA-Statistik

Source: Statistique de l'IATA

22. 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
1. Aer Lingus	X		
2. Aeroflot	X	X	
3. Aerolineas Argentinas	X		
4. Air Afrique		X	
5. Air Algérie		X	
6. Air-Alpes		X	
7. Air Canada	X		
8. Air France	X	X	X
9. Air India		X	
10. Air Inter			X
11. Air Zaïre		X	
12. Alitalia	X	X	
13. AUA, Austrian Airlines	X	X	
14. Avianca	X		
15. BAF, British Air Ferries Ltd			X
16. Balkan, Bulgarian Airlines	X		
17. Bayerischer Flugdienst	X		
18. BEA, British European Airways	X	X	X
19. BOAC, British Overseas Airways Corp.	X		
20. CSA, Ceskoslovenske Aerolinie	X	X	
21. DLH, Deutsche Lufthansa	X	X	
22. East African Airways Corp.	X		
23. Egyptair	X	X	
24. EL AL, Israel Airlines	X	X	
25. Finnair	X		
26. Iberia, Lineas Aéreas de España ..	X	X	
27. Iranair		X	
28. Iraqi Airways		X	
29. ITAVIA Aerolinee		X	X
30. JAT, Jugoslovenski Aerotransport ..	X		
31. KLM, Royal Dutch Airlines	X	X	X
32. Kuwait Airways		X	
33. LOT, Polskie Linie Lotnicze	X	X	
34. Luxair		X	
35. Malév, Hungarian Airlines	X		
36. MEA, Middle East Airlines	X	X	
37. Nigeria Airways	X		
38. Olympic Airways	X	X	
39. OLT, Ostfriesische Lufttransport GmbH ...	X		
40. PIA, Pakistan International Airlines ..		X	
41. Rousseau Aviation		X	X
42. Royal Air Maroc	X	X	
43. SAA, South African Airways	X		
44. Sabena	X	X	X
45. SAS, Scandinavian Airlines System ..	X	X	X
46. Saudi Arabian Airlines		X	
47. Seaboard World Airlines	X		X
48. Singapore Airlines	X		
49. TAP, Transportes Aereos Portugueses....	X	X	
50. Tarom, Romanian Air Transport ...	X		
51. TMA, Trans Mediterranean Airways ..			X
52. Tunis Air	X	X	
53. Türk Hava Yollari	X	X	
54. TWA, Trans World Airlines	X	X	
55. UTA, Union de Transports Aériens ..	X		X
56. Varig, Viação Aérea Rio-Grandense ..	X	X	
Total	40	35	12

23. Verkehr auf europäischen Flughäfen 1972

Linien- und Nichtlinienverkehr in der Rangfolge des Passagier-Eigenverkehrs, ohne direkten Transit

Trafic sur les aéroports européens en 1972

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

Flughäfen — Aéroports	Bewegungen in Tausend Mouvements en milliers	Passagiere in Tausend Passagers en milliers	Fracht in Tonnen Fret en tonnes
1. London (Heathrow, Gatwick) ...	329,9	23 601,4	445 323
2. Paris (Orly, Le Bourget)	261,0	15 558,0	282 030
3. Frankfurt	193,8	10 846,4	350 397
4. Roma (Ciampino, Fiumicino) ...	184,5	8 633,7	109 141
5. Kobenhavn	160,8	7 127,3	125 045
6. Palma	79,2	6 956,6	18 651
7. Madrid	101,2	6 472,4	87 146
8. Amsterdam	119,3	6 326,9	194 821
9. Berlin (Tempelhof, Tegel)	84,0	5 522,4	22 075
10. Zürich	100,8	5 189,6	104 018
11. Athenai	88,6	4 626,1	33 402
12. Düsseldorf	80,6	4 556,5	32 222
13. München	78,4	4 248,4	27 566
14. Milano (Malpensa, Linate)	88,8	4 142,7	82 333
15. Stockholm (Bromma, Arlanda) ..	90,6	3 951,7	39 090
16. Barcelona	57,2	3 496,2	38 982
17. Hamburg	69,2	3 436,4	28 022
18. Bruxelles	70,6	3 106,6	89 630
19. Genève	62,8	2 936,8	28 932
20. Oslo	57,0	2 693,3	20 774
21. Lisboa	41,4	2 403,5	26 157
22. Hannover	41,4	2 349,6	12 498
23. Istanbul	47,4	2 325,9	13 962
24. Manchester ¹	42,3	2 082,1	36 855
25. Glasgow (Prestwick, Abbotsinch) ¹	47,8	2 067,7	26 926
26. Stuttgart	38,1	2 004,1	28 437
27. Dublin	34,5	1 968,9	45 997
28. Helsinki	40,5	1 900,5	16 979
29. Nice	39,4	1 838,5	13 291
30. Wien	40,4	1 836,1	21 786
31. Praha	42,2	1 802,5	*
32. Marseille	37,5	1 753,5	12 784
33. Köln	31,6	1 672,3	12 301
34. Warszawa	34,3	1 334,3	11 921
35. Berlin (Schönefeld)	13,5	1 232,5	8 417
36. Jersey ¹	49,8	1 196,4	8 578
37. Beograd	33,8	1 155,2	8 404
38. Basel	22,2	756,6	12 587
39. Ankara	18,9	745,1	9 049
40. Luxemburg	10,2	615,3	11 061

¹ Jahr — Année 1971

24. Verkehr auf den wichtigsten Flughäfen der Welt 1972

Linien- und Nichtlinienverkehr in der Rangfolge des Passagier-Eigenverkehrs, ohne direkten Transit

Trafic sur les principaux aéroports du monde en 1972

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

Flughäfen — Aéroports	Bewegungen in Tausend Mouvements en milliers	Passagiere in Tausend Passagers en milliers	Fracht in Tonnen Fret en tonnes
1. New York (Kennedy, La Guardia, Newark)	768,2	41 712,8	1 117 570
2. Chicago	665,4	33 055,3	590 738
3. London (Heathrow, Gatwick) ...	329,9	23 601,4	445 323
4. Los Angeles	371,6	22 077,6	419 087
5. Atlanta	420,3	21 233,2	229 805
6. Paris (Orly, Le Bourget)	261,0	15 558,0	282 030
7. San Francisco	297,0	15 514,2	292 080
8. Washington (National, Dulles) ..	280,8	12 997,5	281 946
9. Miami	240,1	12 266,4	290 684
10. Dallas	294,3	11 632,6	93 404
11. Frankfurt	193,8	10 846,4	350 397
12. Boston	245,5	10 473,9	140 414
13. Tokyo ¹	154,5	10 362,0	181 465
14. Osaka ²	74,3	9 517,6	89 543
15. Roma (Ciampino, Fiumicino) ...	184,5	8 633,7	109 141
16. Detroit	191,9	7 819,7	149 709
17. Philadelphia	173,2	7 460,9	112 883
18. Denver ¹	174,3	7 429,0	64 400
19. Kobenhavn	160,8	7 127,3	125 045
20. Palma	79,2	6 956,6	18 651
21. Honolulu ²	113,1	6 882,1	97 026
22. Toronto ²	110,5	6 723,3	93 726
23. Madrid	101,2	6 472,4	87 146
24. Amsterdam	119,3	6 326,9	194 821
25. Cleveland	147,9	5 561,8	98 706
26. Berlin (Tempelhof, Tegel)	84,0	5 522,4	22 075
27. Houston	164,8	5 492,1	61 258
28. San Juan	39,9	5 323,9	96 629
29. Zürich	100,8	5 189,6	104 018
30. Montreal ²	152,6	4 907,9	104 453
31. Sydney	98,8	4 723,4	77 158
32. Athenai	88,6	4 626,1	33 402
33. Las Vegas	94,7	4 606,6	5 804
34. Düsseldorf	80,6	4 556,5	32 222
35. Mexico	113,0	4 322,7	49 342
36. Tampa	100,4	4 249,3	24 583
37. München	78,4	4 248,4	27 566
38. Milano (Malpensa, Linate)	88,8	4 142,7	82 333
39. Stockholm (Bromma, Arlanda) ..	90,6	3 951,7	39 090
40. Kansas City ²	115,5	3 742,4	46 241

¹ Jahr — Année 1970

² Jahr — Année 1971

25. Internationaler Linienverkehr — Traffic international de lignes 1953—1972¹

Jahr Année	Flugkilometer Kilomètres parcourus	Flugstunden Heures de vol	Zahlende Passagiere Passagers payants	Passagierkilometer — Passagers-kilomètres			Tonnenkilometer — Tonnes-kilomètres					Durchschnittliche Anzahl der Nombre moyen de	
				Ausgenützte Utilisés	Angebotene Offerts	Ausnützung Utilisation %	Passagiere Passagers	Güter Marchandises	Ausgelastete Utilisées	Angebotene Offertes	Auslastung Utilisation %	Passagier- kilometer pro Passagier Passagers- kilomètres par passagers	Flugkilometer je Stunde Kilomètres parcourus par heure
1953	579	1,7	8,8	14 605	24 343	60,0	1 356	499	1 855	3 033	61,2	1 660	341
1954	619	1,8	9,8	16 251	28 170	57,7	1 496	578	2 074	3 452	60,1	1 658	344
1955	691	2,0	11,6	19 288	31 934	60,4	1 764	670	2 434	4 020	60,6	1 663	346
1956	786	2,2	14,0	22 817	37 007	61,7	2 079	781	2 860	4 659	61,4	1 630	357
1957	880	2,4	16,2	27 053	44 168	61,3	2 453	871	3 324	5 495	60,5	1 670	367
1958	979	2,6	17,5	29 996	52 893	56,7	2 725	950	3 675	6 395	57,5	1 714	377
1959	1 029	2,7	20,1	34 691	58 216	59,6	3 146	1 124	4 270	7 150	59,7	1 726	381
1960	1 035	2,5	22,8	40 578	69 345	58,5	3 662	1 326	4 988	8 667	57,6	1 780	414
1961	1 079	2,3	24,5	44 034	85 097	51,7	3 970	1 557	5 527	10 724	51,5	1 797	469
1962	1 132	2,2	27,7	50 781	99 374	51,1	4 555	1 847	6 402	12 481	51,3	1 833	515
1963	1 206	2,3	31,4	57 750	112 842	51,2	5 182	2 118	7 300	14 201	51,4	1 839	524
1964	1 287	2,3	35,1	68 010	125 197	54,3	6 124	2 449	8 573	16 140	53,1	1 938	560
1965	1 431	2,5	40,1	78 691	144 489	54,5	7 075	3 163	10 238	19 085	53,6	1 962	572
1966	1 604	2,7	45,9	91 491	166 404	55,0	8 218	3 889	12 107	22 508	53,8	1 993	594
1967	1 840	3,0	50,8	104 330	194 560	53,6	9 392	4 482	13 874	26 857	51,7	2 054	613
1968	2 060	3,3	55,7	115 012	224 072	51,3	10 348	5 550	15 898	31 181	51,0	2 065	624
1969	2 343	3,6	64,5	133 703	262 405	51,0	12 063	7 172	19 235	37 319	51,5	2 073	651
1970	2 562	3,9	74,6	160 913	304 153	52,9	14 445	7 943	22 388	43 917	51,0	2 157	657
1971	2 550	4,0	79,0	170 000	337 000	50,5	15 410	8 210	23 620	48 350	48,9	2 152	638
1972	2 650	4,0	86,0	200 000	374 000	53,4	18 150	9 340	27 490	54 090	50,8	2 326	663
Jährliche Veränderung in % — Variation annuelle en %													
1953—54	+ 6,9	+ 5,9	+11,4	+11,3	+15,7	-2,3	+10,3	+15,8	+11,8	+13,8	-1,1	-0,1	+ 0,9
1954—55	+11,6	+11,1	+18,4	+18,7	+13,4	+2,7	+17,9	+15,9	+17,4	+16,5	+0,5	+0,3	+ 0,6
1955—56	+13,7	+10,0	+20,7	+18,3	+15,9	+1,3	+17,9	+16,6	+17,5	+15,9	+0,8	-2,0	+ 3,2
1956—57	+12,0	+ 9,1	+15,7	+18,6	+19,4	-0,4	+18,0	+11,5	+16,2	+17,9	-0,9	+2,5	+ 2,8
1957—58	+11,3	+ 8,3	+ 8,0	+10,9	+19,8	-4,6	+11,1	+ 9,1	+10,6	+16,4	-3,0	+2,6	+ 2,7
1958—59	+ 5,1	+ 3,8	+14,9	+15,7	+10,1	+2,9	+15,4	+18,3	+16,2	+11,8	+2,2	+0,7	+ 1,1
1959—60	+ 0,6	- 7,4	+13,4	+17,0	+19,1	-1,1	+16,4	+18,0	+16,8	+21,2	-2,1	+3,1	+ 8,7
1960—61	+ 4,3	- 8,0	+ 7,5	+ 8,5	+22,7	-6,8	+ 8,4	+17,4	+10,8	+23,7	-6,1	+1,0	+13,3
1961—62	+ 4,9	- 4,3	+13,1	+15,3	+16,8	-0,6	+14,7	+18,6	+15,8	+16,4	-0,2	+2,0	+ 9,8
1962—63	+ 6,5	+ 4,5	+13,4	+13,7	+13,6	-0,1	+13,8	+14,7	+14,0	+13,8	+0,1	+0,3	+ 1,7
1963—64	+ 6,7	0	+11,8	+17,8	+10,9	+3,1	+18,2	+15,6	+17,4	+13,7	+1,7	+5,4	+ 6,9
1964—65	+11,2	+ 8,7	+14,2	+15,7	+15,4	+0,2	+15,5	+29,2	+19,4	+18,2	+0,5	+1,2	+ 2,1
1965—66	+12,1	+ 8,0	+14,5	+16,3	+15,2	+0,5	+16,2	+23,0	+18,3	+17,9	+0,2	+1,6	+ 3,8
1966—67	+14,7	+11,1	+10,7	+14,0	+16,9	-1,4	+14,3	+15,2	+14,6	+19,3	-2,1	+3,1	+ 3,2
1967—68	+12,0	+10,0	+ 9,6	+10,2	+15,2	-2,3	+10,2	+23,8	+14,6	+16,1	-0,7	+0,5	+ 1,8
1968—69	+13,7	+ 9,1	+15,8	+16,3	+17,1	-0,3	+16,6	+29,2	+21,0	+19,7	+0,5	+0,4	+ 4,3
1969—70	+ 9,3	+ 8,3	+15,7	+20,4	+15,9	+1,9	+19,7	+10,8	+16,4	+17,7	-0,5	+4,0	+ 0,9
1970—71	- 0,5	+ 2,6	+ 5,9	+ 5,6	+10,8	-2,4	+ 6,7	+ 3,4	+ 5,5	+10,1	-2,1	-0,2	- 2,9
1971—72	+ 3,9	0	+ 8,9	+17,7	+11,0	+2,9	+17,8	+13,8	+16,4	+11,9	+1,9	+8,1	+ 3,9

¹ Internationaler Linienverkehr der Luftverkehrsgesellschaften von 124 Mitgliedstaaten der ICAO (ohne China und UdSSR)

² Prozentpunkte

Quelle: ICAO-Statistik

¹ Traffic international de lignes assuré par les compagnies des 124 Etats membres de l'OACI (sans la Chine ni l'URSS)

² Variations dans le pourcentage

Source: Statistique de l'OACI

26. Internationaler Linienverkehr der wichtigsten IATA-Gesellschaften 1972
Trafic international de lignes des principales compagnies membres de l'IATA en 1972

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

Gesellschaften — Compagnies	Flugkilometer Kilomètres parcours 1000	Beförderte Passagiere Passagers transportés	Passagierkilometer Passagers-kilomètres			Geleistete Tonnenkilometer Tonnes-kilomètres effectuées			Angebotene Tonnen- kilometer Tonnes- kilomètres offertes	Auslastung der Tonnen- kilometer Utilisation des tonnes- kilomètres %
			Ausgenützte Utilisés	Angebotene Offerts	Aus- nützung Utilisation %	Passagiere Passagers	Güter Marchandises	Total		
			in Tausend — en milliers			in Tausend — en milliers				
1. Pan American World Airways	244 592	8 718 500	24 112 926	42 228 480	57,1	2 186 717	1 261 481	3 448 198	7 284 098	47,3
2. BOAC, British Overseas Airways Corp. ...	157 468	2 325 195	14 188 630	26 188 182	54,2	1 287 201	621 231	1 908 432	3 791 417	50,3
3. TWA, Trans World Airlines	116 444	2 549 521	12 964 617	22 349 712	58,0	1 176 185	422 795	1 598 980	3 226 273	49,6
4. DLH, Deutsche Lufthansa AG	132 955	4 281 979	9 093 082	16 471 370	55,2	838 783	677 465	1 516 248	2 576 014	58,9
5. Japan Airlines	100 731	2 135 256	9 539 767	17 417 839	54,8	892 276	564 377	1 456 653	2 714 313	53,7
6. Air France	133 613	5 531 062	11 108 548	19 839 801	56,0	999 932	441 727	1 441 659	2 541 607	56,7
7. KLM, Royal Dutch Airlines	93 166	2 850 779	7 796 453	15 123 326	51,6	716 695	478 955	1 195 650	2 305 095	51,9
8. Alitalia, Linee Aeree Italiane	100 946	3 222 069	7 792 240	14 782 727	52,7	701 302	280 035	981 337	1 856 851	52,8
9. SAS, Scandinavian Airlines System	84 969	3 265 293	5 419 675	11 156 616	48,6	484 362	289 128	773 490	1 507 985	51,3
10. Air Canada	63 860	2 399 564	5 881 863	9 442 311	62,3	533 621	226 421	760 042	1 486 350	51,1
11. SWISSAIR	76 023	3 581 173	5 581 034	10 561 082	52,8	495 809	214 120	709 929	1 423 713	50,0
12. Qantas Airways	56 819	809 567	5 583 148	10 261 718	54,4	512 874	157 018	669 892	1 351 357	49,6
13. Iberia, Lineas Aéreas de España	73 186	3 155 263	5 536 175	10 639 749	52,0	491 218	133 505	624 723	1 328 938	47,0
14. Flying Tiger Line	21 370	—	—	—	—	—	601 313	601 313	872 428	68,9
15. Sabena	47 769	1 434 656	3 091 631	6 321 472	48,9	278 247	233 131	511 378	874 982	58,4
16. BEA, British European Airways	82 985	6 082 292	4 542 406	8 392 550	54,1	390 364	79 265	469 629	932 727	50,4
17. Varig, Viação Aérea Rio-Grandense	40 076	420 593	2 556 362	4 342 161	58,9	233 451	186 567	420 018	718 584	58,5
18. EL AL, Israel Airlines	29 048	696 914	3 355 079	5 355 028	62,7	303 178	102 826	406 004	699 267	58,1
19. American Airlines	35 795	1 373 432	3 498 223	6 045 751	57,9	317 654	59 194	376 848	863 575	43,6
20. Air India	20 628	410 993	2 366 720	4 390 064	53,9	217 792	118 860	336 652	602 100	55,9
21. Canadian Pacific Airlines	29 308	604 525	2 920 475	4 603 901	63,4	265 865	65 308	331 173	589 661	56,2
22. UTA, Union de Transports Aériens	27 951	355 304	1 896 575	3 376 730	56,2	170 698	148 111	318 809	581 577	54,8
23. Northwest Airlines	21 129	332 157	1 460 908	5 001 843	29,2	131 482	140 143	271 625	824 134	33,0
24. SAA, South African Airways	24 948	381 228	2 307 096	4 952 272	46,6	202 223	66 197	268 420	673 350	39,9
25. Olympic Airways	29 538	825 144	2 457 283	4 373 550	56,2	218 872	42 204	261 076	479 034	54,5
26. TMA, Trans Mediterranean Airways	14 183	—	—	—	—	—	233 492	233 492	398 690	58,6
27. Aer Lingus	19 044	1 245 325	1 589 673	2 617 322	60,7	139 513	78 433	217 946	360 073	60,5
28. Braniff International Airways	23 792	702 005	1 827 893	3 642 766	50,2	165 831	48 828	214 659	441 708	48,6
29. Aerolineas Argentinas	25 084	441 663	1 501 969	3 263 344	46,0	144 462	65 089	209 551	447 134	46,9
30. Air New Zealand	20 005	432 412	1 490 127	2 536 637	58,7	142 827	32 715	175 542	312 815	56,1
31. Air Afrique	15 206	284 844	852 552	1 743 506	48,9	76 730	94 058	170 788	302 624	56,4
32. TAP, Transportes Aéreos Portugueses ...	20 023	618 757	1 531 158	2 935 800	52,2	137 804	24 837	162 641	395 360	41,1
33. Eastern Airlines	22 826	1 623 812	1 624 080	2 915 046	55,7	147 341	8 756	156 097	349 696	44,6
34. MEA, Middle East Airlines	19 700	743 767	1 220 900	2 530 330	48,2	111 896	38 330	150 226	323 435	46,4
35. China Airlines	16 814	416 330	1 141 284	2 104 582	54,2	104 071	40 041	144 112	263 506	54,7
36. Pakistan International Airlines	13 699	199 140	836 743	1 715 276	48,8	71 640	52 653	124 293	257 020	48,4
37. British Caledonian Airways	17 515	500 847	917 960	1 886 525	48,7	82 897	36 817	119 714	267 995	44,7
38. Philippine Airlines	15 501	188 376	918 114	2 124 166	43,2	83 894	32 132	116 026	253 106	45,8
39. Avianca	13 940	278 475	919 897	1 735 743	53,0	84 225	31 427	115 652	208 181	55,6
40. Aeronaves de Mexico	17 360	458 953	1 129 569	2 657 577	42,5	101 514	20 936	122 450	314 963	38,9
Total	2 120 009	65 877 165	172 552 835	318 026 855	54,3	15 641 446	8 449 921	24 091 367	47 001 736	51,3
Total aller 107 IATA-Gesellschaften — Total des 107 compagnies IATA	2 417 000	76 053 000	189 756 000	352 477 000	53,8	17 193 000	8 875 000	26 068 000	51 205 000	50,9

Quelle: IATA-Statistik — Source: Statistique de l'IATA

27. Von der Schweiz abgeschlossene zweiseitige Luftverkehrsabkommen
Accords aéronautiques bilatéraux conclus par la Suisse

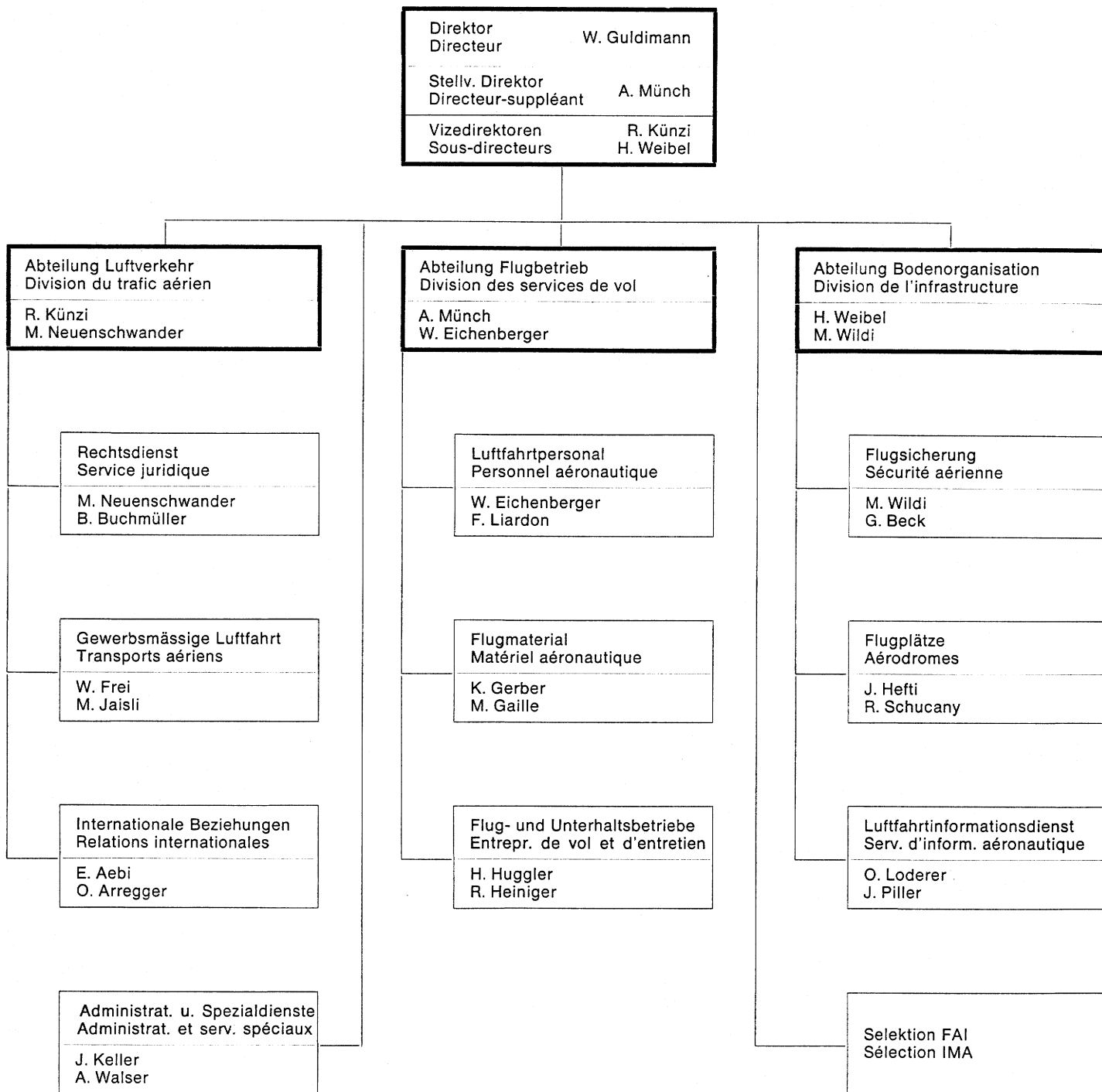
Stand am 1. Februar 1974 — Etat au 1er février 1974

Staat — Etat	Unterzeichnung Signature	Inkrafttreten Entrée en vigueur
Ägypten — Egypte	14. 7. 1960	30. 4. 1962
Afghanistan — Afghanistan	27. 9. 1961	25. 8. 1963
Algerien — Algérie	18. 6. 1963	13. 6. 1967
Argentinien — Argentine	25. 1. 1956	7. 2. 1963
Belgien — Belgique	24. 3. 1960	27. 11. 1961
Birma — Birmanie	31. 10. 1960	20. 8. 1962
Brasilien — Brésil	16. 5. 1968	28. 7. 1969
Bulgarien — Bulgarie	19. 12. 1967	30. 4. 1969
Burundi — Burundi	10. 1. 1974	
Chile — Chili	5. 10. 1960	19. 1. 1967
China (Volksrepublik) — Chine (République Populaire)	12. 11. 1973	
Dänemark — Danemark	22. 6. 1950	11. 5. 1951
Deutschland (BRD) — Allemagne (RFA)	2. 5. 1956	2. 6. 1957
Elfenbeinküste — Côte d'Ivoire	17. 11. 1962	21. 12. 1963
Finnland — Finlande	7. 1. 1959	13. 9. 1961
Gabun — Gabon	27. 1. 1972	21. 11. 1973
Ghana — Ghana	17. 5. 1961	12. 10. 1963
Griechenland — Grèce	26. 5. 1948	26. 5. 1948
Grossbritannien — Grande-Bretagne	5. 4. 1950	8. 6. 1951
Guatemala — Guatemala	5. 12. 1973 ¹	
Guinea — Guinée	1. 2. 1963	18. 1. 1964
Indien — Inde	24. 6. 1949	24. 6. 1949
Irak — Irak	31. 3. 1952	30. 6. 1956
Iran — Iran	30. 7. 1971	2. 12. 1973
Irland — Irlande	6. 5. 1948	6. 5. 1948
Israel — Israël	19. 11. 1952	13. 5. 1955
Italien — Italie	4. 6. 1956	31. 5. 1958
Jamaika — Jamaïque	22. 11. 1973 ¹	
Japan — Japon	24. 5. 1956	3. 4. 1957
Jugoslawien — Yougoslavie	28. 5. 1953	17. 5. 1955
Kamerun — Cameroun	11. 11. 1968	15. 11. 1969
Kanada — Canada	10. 1. 1958	9. 11. 1961
Kenia — Kenya	17. 4. 1967 ¹	
Kolumbien — Colombie	29. 11. 1971	
Kongo — Congo (Brazzaville)	24. 10. 1964	30. 7. 1968
Kuba — Cuba	13. 1. 1973 ¹	
Kuweit — Koweït	24. 1. 1968	27. 8. 1970
Libanon — Liban	3. 3. 1954	29. 3. 1955
Liberia — Libéria	31. 8. 1961	25. 7. 1963
Libyen — Libye	11. 6. 1971	20. 12. 1972
Luxemburg — Luxembourg	9. 4. 1951	27. 2. 1953
Malaysia — Malaisie	6. 9. 1968	4. 3. 1970
Marokko — Maroc		
(regelmässiger Verkehr — transport régulier)	5. 7. 1962	19. 3. 1964
(nicht regelmässiger Verkehr — transport non régulier)	5. 7. 1962	19. 3. 1964
Mexiko — Mexique	2. 6. 1966	4. 9. 1967
Niederlande — Pays-Bas	7. 3. 1949	7. 3. 1949
Nigeria — Nigéria	11. 10. 1965	
Norwegen — Norvège	30. 12. 1954	4. 4. 1957
Österreich — Autriche	19. 12. 1949	19. 12. 1949
Pakistan — Pakistan	17. 3. 1952	24. 7. 1953
Panama — Panama	21. 4. 1964	29. 3. 1966
Peru — Pérou	23. 11. 1956	18. 6. 1959
Philippinen — Philippines	8. 3. 1952	25. 11. 1953
Polen — Pologne	18. 5. 1961	13. 5. 1963
Portugal — Portugal	9. 12. 1946	9. 12. 1946
Rumänien — Roumanie	14. 7. 1967	17. 7. 1968
Rwanda — Rwanda	21. 1. 1974	
Saudi-Arabien — Arabie saoudite	9. 6. 1965	2. 11. 1967
Schweden — Suède	18. 10. 1950	16. 5. 1951
Senegal — Sénégal	23. 1. 1963	7. 9. 1964
Singapur — Singapour	28. 2. 1969	14. 5. 1971
Sowjetunion — Union soviétique	8. 6. 1967	17. 7. 1968
Spanien — Espagne	3. 8. 1950	3. 8. 1950
Sri Lanka — Sri Lanca	19. 5. 1966	1. 6. 1967
Südafrika — Afrique du Sud	19. 10. 1959	19. 9. 1961
Sudan — Soudan	18. 2. 1963	21. 9. 1964
Syrien — Syrie	26. 5. 1954	11. 5. 1955
Tansania — Tanzanie	17. 4. 1967 ¹	
Thailand — Thaïlande	13. 10. 1956	11. 7. 1957
Trinidad und Tobago — Trinité-et-Tobago	15. 12. 1971	14. 1. 1974
Tschechoslowakei — Tchécoslovaquie	10. 9. 1947	14. 4. 1948
Tunesien — Tunisie	21. 5. 1960	22. 11. 1962
Türkei — Turquie	16. 2. 1949	16. 6. 1949
Uganda — Ouganda	17. 4. 1967 ¹	
Ungarn — Hongrie	19. 7. 1967	22. 7. 1968
Uruguay — Uruguay	16. 9. 1960	
USA — Etats-Unis d'Amérique	3. 8. 1945	3. 8. 1945
Zaire — Zaïre	21. 1. 1970	13. 9. 1971
Zentralafrikanische Republik — République Centrafricaine	9. 3. 1973	
Zypern — Chypre	12. 3. 1966	3. 7. 1967

¹ Dieses Abkommen wurde paraphiert, aber noch nicht unterzeichnet

¹ Cet accord a été paraphé, mais pas encore signé

28. 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.

Schweizerische Luftverkehrsstatistik 1973
Statistique du trafic aérien suisse 1973