



**Schweizerische Luftverkehrsstatistik 1974**  
**Statistique du trafic aérien suisse 1974**

Flugapparat von Jakob Degen

Nach einem zeitgenössischen Stich (Archiv Verkehrshaus der Schweiz)

Mit diesem von einem gasgefüllten Ballon getragenen Schlagflügelapparat gelangen dem Schweizer Jakob Degen (1761—1848), Uhrmacher in Wien, in den Jahren 1808 bis 1812 mehrere Aufstiegsversuche.

Appareil volant de Jakob Degen

D'après une gravure contemporaine (Archives de la Maison suisse des transports)

Grâce à cet ornithoptère supporté par un ballon rempli de gaz, le Suisse Jakob Degen (1761—1848), horloger à Vienne, réussit plusieurs tentatives d'ascension au cours des années 1808 à 1812.

## Inhaltsverzeichnis

## Table des matières

	Seite
Luftfahrt und Luftamt 1974 . . . . .	2— 8
Europäisches Liniennetz . . . . .	17
Interkontinentales Liniennetz . . . . .	18—19
Passagierverkehr Schweiz—Ausland . . . . .	20
Tabellen:	
1. Gewerbsmässiger Luftverkehr . . . . .	16
2. Linienverkehr . . . . .	21
3. Verkehr auf den Landesflughäfen . . . . .	22
4. Passagiere im Linienverkehr . . . . .	23
5. Passagiere im Nichtlinienverkehr . . . . .	24
6. Frachtverkehr . . . . .	25
7. Nachtflugbewegungen . . . . .	25
8. Luftfrachtverkehr nach Warengruppen . . . . .	26
9. Ausländische Linienverkehrsunternehmen . . . . .	26
10. Gewerbsmässiger Verkehr auf den Flugplätzen . . . . .	27
11. Verkehr auf Aussenlandeplätzen . . . . .	27
12. Privatflugwesen . . . . .	28
13. Luftfahrtpersonal . . . . .	29
14. Förderung des fliegerischen Nachwuchses . . . . .	29
15. In der Schweiz eingetragene Luftfahrzeuge . . . . .	30
16. Luftfahrzeugbuch . . . . .	30
17. Unfälle schweizerischer Luftfahrzeuge . . . . .	30
18. Verkehrsströme im Linienverkehr . . . . .	31
19. Verkehrsströme im Nichtlinienverkehr . . . . .	32
20. Nordatlantikverkehr . . . . .	32
21. Flugsicherung/Luftstrassenverkehr . . . . .	33
22. Verteilung der Baukosten der Flughäfen . . . . .	34
23. Verkehr auf europäischen Flughäfen . . . . .	35
24. Verkehr auf den wichtigsten Flughäfen der Welt . . . . .	35
25. Internationaler Linienverkehr (IATA) . . . . .	36

	Page
La navigation aérienne et l'Office de l'air en 1974 . . . . .	9—15
Réseau européen . . . . .	17
Réseau intercontinental . . . . .	18—19
Trafic de passagers Suisse—étranger . . . . .	20
Tableaux:	
1. Trafic commercial . . . . .	16
2. Trafic de lignes . . . . .	21
3. Trafic sur les aéroports nationaux . . . . .	22
4. Passagers du trafic de lignes . . . . .	23
5. Passagers du trafic hors des lignes . . . . .	24
6. Trafic de fret . . . . .	25
7. Mouvements de nuit . . . . .	25
8. Trafic de fret d'après les groupes de marchandises . . . . .	26
9. Entreprises étrangères du trafic de lignes . . . . .	26
10. Trafic commercial sur les aérodromes . . . . .	27
11. Trafic sur les places d'atterrissage en campagne . . . . .	27
12. Aviation privée . . . . .	28
13. Personnel aéronautique . . . . .	29
14. Formation aéronautique subventionnée . . . . .	29
15. Aéronefs immatriculés en Suisse . . . . .	30
16. Registre des aéronefs . . . . .	30
17. Accidents d'aéronefs suisses . . . . .	30
18. Courants dans le trafic de lignes . . . . .	31
19. Courants dans le trafic hors des lignes . . . . .	32
20. Trafic sur l'Atlantique-Nord . . . . .	32
21. Sécurité aérienne/Trafic dans les voies aériennes . . . . .	33
22. Répartition des frais de construction des aéroports . . . . .	34
23. Trafic sur les aéroports européens . . . . .	35
24. Trafic sur les principaux aéroports du monde . . . . .	35
25. Trafic international de lignes (IATA) . . . . .	36

Zu beziehen beim Eidgenössischen Luftamt zum Preise von Fr. 5.—

Bei Verwendung von Zahlen aus der vorliegenden Statistik wird um Quellenangabe gebeten

En vente au prix de fr. 5.— à l'Office fédéral de l'air  
En cas d'emploi des données fournies par la présente statistique, on est prié d'indiquer la source

# La navigation aérienne et l'Office de l'air en 1974

## 1. Principaux événements

- 8 avril: La faillite de Phoenix Airways SA, Bâle, est ouverte;
- 11 avril: Une autorisation générale d'exploitation est délivrée à la firme Transvalair SA, Sion;
- 15 avril: Le Conseil fédéral rejette les recours contre la réglementation des vols de nuit sur l'aéroport de Zurich;
- 17 août: En corrélation avec la crise cyprite, l'Office de l'air restreint les vols commerciaux à destination de la Grèce, de la Turquie et de Chypre; par la suite, Swissair, Balair et SATA effectuent des vols d'assistance pour le Comité international de la Croix-Rouge (CICR);
- 11 septembre: Le Conseil fédéral rejette les recours contre la réglementation des vols de nuit sur l'aéroport de Genève;
- 24 septembre: La 21e assemblée plénière de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'ouvre à Montréal;
- 25 septembre: Les Etats-Unis demandent des consultations en vue d'une diminution radicale de l'offre dans le trafic sur l'Atlantique-Nord;
- 20 décembre: Le Tribunal fédéral admet un recours de droit administratif de l'entreprise SATA contre l'application de l'article 101 de la nouvelle ordonnance sur la navigation aérienne.

## 2. Législation

Le 1er janvier 1974 sont entrés en vigueur la révision du 7 décembre 1971 de la loi sur la navigation aérienne, l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur la navigation aérienne ainsi qu'une série de textes accessoires. L'application des dispositions sur l'immatriculation des aéronefs de sociétés commerciales dans le registre matricule, des dispositions spéciales sur les planeurs de pente ainsi que des prescriptions sur les zones de sécurité et sur les zones de bruit a soulevé certains problèmes.

Le 22 mars a été adoptée la nouvelle loi sur le droit pénal administratif, qui contient aussi des dispositions pénales de la loi sur la navigation aérienne et de la loi fédérale sur le registre des aéronefs (entrée en vigueur le 1er janvier 1975).

Le 1er août a paru une ordonnance concernant la collaboration entre la sécurité aérienne civile et le commandement des troupes d'aviation et de défense contre avions.

En date du 24 octobre, l'ordonnance du Département des transports et communications et de l'énergie du 6 juillet 1973 sur les dérogations aux restrictions de la circulation aérienne dans la zone de Zurich a été modifiée (ballons libres).

Une révision partielle de la loi sur la navigation aérienne a été entreprise au cours de l'année; son objectif principal est de permettre la ratification de la convention de Montréal du 23 septembre 1971 pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile.

## 3. Relations internationales

La collaboration de l'Office de l'air au sein de l'OACI s'est exprimée surtout lors des réunions suivantes:

- 8e conférence sur le financement collectif des stations océaniques de l'Atlantique-Nord, NAOS (Genève, 18 au 25 février);
- 8e conférence de navigation aérienne (Montréal, 17 avril au 11 mai);
- 21e session du comité juridique (Montréal, 3 au 23 octobre);
- Conférence sur l'économie des aéroports et des installations et services de route (Budapest, 19 au 26 novembre).

Du 24 septembre au 16 octobre, la 21e assemblée plénière de l'OACI s'est tenue à Montréal. Agissant à l'instar de la théorie de Parkinson, on procéda à la troisième modification de l'article 50 de la convention de Chicago, après celles de 1961 et de 1971; le nombre des membres du conseil a été porté de 30 à 33. Une aggravation de la politisation et de la polarisation s'est nettement fait sentir.

Dans le cadre de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC), la réglementation du problème des vols d'affrètement sur l'Atlantique-Nord a fait l'objet de quatre conférences (Dublin, Nice, Madère et Ottawa). De plus, on note à nouveau une longue série de conférences des directeurs généraux, de sessions des comités permanents ainsi que de sous-comités et de groupes de travail.

En ce qui concerne les accords bilatéraux dans le trafic de lignes, l'évolution a été la suivante:

- Nouvel accord paraphé: Canada;
- Nouveaux accords signés: Burundi, Cuba, Equateur, Guatemala, Jamaïque, Jordanie, Rwanda;
- Nouvel accord entré en vigueur: Colombie;
- Modification d'un accord existant: Soudan;
- Accords existants complétés par des dispositions annexes: Pakistan, Philippines, Sri Lanka, Zaïre.

Afin de s'assurer les droits de trafic en vue de la mise en service des DC-10 de Swissair, il a été nécessaire d'entreprendre de nouvelles négociations.

Au printemps, avec l'accord de la Division du commerce et du Département politique, une démarche a été faite auprès des autorités américaines en faveur de Swissair et de Balair au sujet de l'attribution de carburant.

En juin, la question d'un relèvement coordonné des limites de la responsabilité civile envers les passagers a fait l'objet de discussions avec d'autres autorités aéronautiques européennes.

A la fin de l'été, il a fallu intervenir en faveur de Swissair dans une procédure contre de prétendus manquements à la législation anti-trust.

Le 25 septembre, les autorités américaines ont demandé des consultations sur l'application de l'accord aérien en vue de réduire de façon draconienne l'offre sur l'Atlantique-

Nord et contribuer de ce fait à assainir les entreprises américaines de lignes en proie à des difficultés financières. De semblables demandes ont également été adressées à la Belgique, aux Pays-Bas et aux pays scandinaves. A la fin de l'année, au terme de travaux préparatoires considérables et de diverses démarches, un accord entre Swissair et TWA était en vue; c'est la raison pour laquelle les consultations au niveau des autorités ont été ajournées déjà lors des négociations préalables entre les compagnies.

#### 4. Trafic aérien commercial

##### a) Généralités

Au cours de l'année, le problème de l'approvisionnement en carburant s'est apaisé. L'élaboration de dispositions applicables en cas de nouvelle crise et les mesures de précaution visant pour l'essentiel à augmenter les stocks et la capacité des raffineries ont exigé des efforts considérables. L'augmentation massive des prix — ils ont environ triplé par rapport à ceux de l'été 1973 — a provoqué un accroissement de la quotité représentant le carburant dans le total des frais (pour Swissair: moins de 10 % en 1973, plus de 20 % en 1974).

Les résultats pour le trafic et l'exploitation des entreprises ont encore été influencés — en Suisse et à l'étranger — par des facteurs inflationnistes, par des désordres monétaires, par l'apparition de crises politiques, par la récession conjoncturelle et par d'autres augmentations des coûts. Le 14 août, l'éclatement de la crise cypriste contraignit, en plein été, à réorganiser et à restreindre le trafic à destination de la Grèce, de la Turquie et de Chypre (en partie sur ordre de l'Office de l'air en vertu de l'article 34 de la loi sur la navigation aérienne). D'autre part, Swissair, Balair et SATA ont pu effectuer des vols de secours à destination de Chypre pour le CICR.

Peu avant l'entrée en vigueur, le 23 novembre 1973, de l'article 34 de la loi sur la navigation aérienne, l'office avait exclu du 10 au 25 novembre les territoires israélien, égyptien, syrien et libyen de l'autorisation générale d'exploitation de l'entreprise Phoenix, après que celle-ci eut effectué des vols à destination de Tel Aviv sans autorisation spéciale et sans tenir compte d'une décision rendue au préalable par l'office. Le 19 novembre, le Département des transports et communications et de l'énergie rejeta le recours qui avait été introduit contre cette décision (voir 1973, page 12). En revanche, le 22 mars 1974, le Tribunal fédéral admit le recours de droit administratif qui lui avait été adressé, considérant que la mesure prise en application de l'article 92 de la loi sur la navigation aérienne n'était pas fondée; en particulier parce que la circulaire de l'Office de l'air publiée le 18 octobre en raison de la guerre du Proche-Orient et adressée à tous les titulaires d'une autorisation générale d'exploitation avait le caractère d'une simple recommandation et non d'une décision administrative.

Le 1er janvier, le Conseil fédéral a mis en vigueur la nouvelle ordonnance sur la navigation aérienne, notamment les dispositions de l'article 101 qui, en délimitant plus clairement qu'auparavant le trafic de lignes par rapport au trafic hors des lignes, devaient grandement faciliter les tâches de surveillance de l'Office de l'air. Le 15 mars, celui-ci décida, sur la base de ces dispositions, d'apporter diverses restrictions au programme d'été que la compagnie SATA lui avait présenté. Un recours contre cette décision fut rejeté le 5 juillet par le Département des transports et communications et de l'énergie. SATA adressa alors un recours de droit administratif au Tribunal fédéral; le 20 décembre, ce dernier statua en faveur de SATA, estimant que

la décision n'avait pas une base légale suffisante. A la fin de l'année, on attendait les considérants détaillés de l'arrêt.

##### b) Trafic de lignes

Bien qu'au cours de l'année le nombre des passagers et la quantité de fret transportés aient été plus élevés que jamais, le taux de progression a été le plus faible depuis 1958. Selon les premières estimations de l'OACI, l'évolution du trafic de lignes a été la suivante (y compris l'URSS, mais non compris la Chine):

	Millions	1973/74 %	1972/73 %
Total en tonnes-kilomètres	79 900	+ 5	+11
Passagers	505	+ 3	+ 9
Passagers-kilomètres	642 000	+ 4	+11
Fret en tonnes-kilomètres	19 650	+12	+17
Envois postaux en tonnes-kilomètres	2 860	— 1	+ 4

Les tarifs ont été relevés en plusieurs étapes dans des proportions considérables (dans l'ensemble jusqu'à 30 %), en grande partie à cause de la hausse du prix du carburant. Si un consensus mondial a pu être réalisé pour le fret, il n'a pas été possible de parvenir à une entente sur les tarifs de passagers dans certaines régions de trafic. Une fois de plus, les négociations pour l'Atlantique-Nord ont été particulièrement difficiles. Faut d'accord au sein de l'Association du transport aérien international (IATA), les autorités australiennes ont fixé, le 1er décembre, de nouveaux tarifs spéciaux pour le trafic entre l'Europe et l'Australie; cette décision a porté préjudice à des entreprises qui, comme Swissair, ne desservent pas elles-mêmes l'Australie; de plus, elle crée un dangereux précédent.

Les fluctuations du cours du franc suisse, surtout par rapport au franc français et à la lire italienne, ont provoqué de notables différences de tarifs entre la Suisse et ces pays; le 1er janvier, l'Office de l'air décida d'introduire une «réduction de la valeur monétaire» de 3 à 11 % qui allait être portée entre 10 et 16 % le 15 septembre. Cette mesure a permis de compenser quelque peu les différences qui avaient conduit à des achats massifs de billets à l'étranger. Pour la même raison, l'office prit le 30 décembre une décision sur la vente de billets de passage en Suisse, en vue de rappeler aux destinataires que seules les valeurs officielles en francs peuvent être appliquées dans notre pays. La flotte des DC-10 de Swissair s'est agrandie de cinq unités, ce qui a permis une large extension du domaine d'exploitation. La flotte des Coronado a été retirée du trafic à la fin de l'année. Il a fallu réduire le programme sur l'Atlantique-Nord à la suite des difficultés d'approvisionnement en carburant en Amérique du Nord. Le 1er avril, la liaison avec le Japon est devenue plus attrayante grâce à l'introduction d'une ligne rapide avec une seule escale intermédiaire à Bombay. A la même date, une liaison Genève—Marseille a été ouverte à l'exploitation.

A la fin de l'année, 52 entreprises étrangères de lignes desservaient la Suisse (56 à fin 1973). Les entreprises suivantes ont cessé leur exploitation à destination de la Suisse:

- Air-Alpes (Courchevel—Genève);
- Bayerischer Flugdienst (Innsbruck—Zurich);
- Nigeria Airways (Lagos—Kano—Zurich—Francfort);
- Union de Transports Aériens (Johannesbourg—Kinshasa—Zurich—Paris).

En outre, les compagnies British Overseas Airways Corporation (BOAC) et British European Airways (BEA) ont décidé de fusionner et exploitent désormais leur réseau de lignes sous le nom de British Airways. Le 1er avril, Libyan Arab Airlines a ouvert la ligne Tripoli—Genève—Londres.

En automne, TWA a cessé d'exploiter ses liaisons directes à destination de Genève et de Zurich pour ne plus desservir la Suisse qu'au moyen de la correspondance Francfort—Zurich. L'intention de British Airways et de Pan American Airways d'ouvrir une liaison aérienne Berlin—Zurich ne s'est pas concrétisée. Depuis le 1er avril, Air France exploite la ligne Lyon—Zurich.

L'activité des ressortissants étrangers auprès des représentations d'entreprises étrangères en Suisse, garantie expressément pour une partie par les accords aériens, s'est heurtée à quelques difficultés consécutives à la stabilisation de la main-d'œuvre étrangère. Grâce à une compréhension mutuelle, ces problèmes ont pu généralement être résolus de façon satisfaisante. Le cas spécial de l'IATA, à Genève, a fait l'objet d'un arrêté particulier du Conseil fédéral.

### c) Trafic hors des lignes

A la fin de l'année, 63 entreprises suisses disposaient d'une autorisation générale d'exploitation (64 l'année précédente).

Le 18 mars, l'autorisation générale d'exploitation de Phoenix Airways SA a dû être retirée, les perspectives d'ouverture d'une faillite ne pouvant plus permettre de garantir les conditions d'une exploitation sûre et ordonnée. Le 8 avril, la faillite a été ouverte à Bâle. La liquidation souleva des problèmes juridiques complexes au sujet surtout des rapports entre les créances hypothécaires du droit suisse et les saisies selon le droit français.

Le 11 avril, une autorisation générale d'exploitation a été délivrée à l'entreprise Transvalair SA de Sion pour effectuer des vols destinés au transport de fret dans le cadre du trafic hors des lignes (avion utilisé: Canadair CL-44).

L'évolution des entreprises suisses qui effectuent des vols hors des lignes avec de grands avions se présente comme il suit:

#### Balair (Bâle)

Heures de vol: 10 962

Passagers-étapes: 391 594

Fret en tonnes: 867

Capital-actions: 32 millions de francs

Etat de la flotte à la fin de l'année: 1 F-27 (Confédération suisse), 1 DC-6, 1 DC-9-33, 1 DC-8-55, 1 DC-8-63.

Le contrat conclu avec la Confédération pour l'exploitation du Fokker F-27 au profit de l'ONU, au Proche-Orient, a été reconduit. Des vols de secours ont été effectués pendant la crise cyprite à la requête de la Confédération et du CICR.

#### Phoenix Airways (Bâle) jusqu'au 18 mars

Heures de vol: environ 395

Passagers-étapes: 20 464

Capital-actions: 2 millions de francs

Etat de la flotte: 1 BAC 1-11, 1 Boeing 707 (version passagers/fret).

#### Transvalair (Sion) à partir du 11 avril

Heures de vol: 1541

Fret en tonnes: 3294

Capital-actions: 4,5 millions de francs

Etat de la flotte à la fin de l'année: 1 CL-44 (version fret).

#### SATA (Genève)

Heures de vol: 9350

Passagers-étapes: 314 204

Fret en tonnes: 684

Capital-actions: 15 millions de francs

Etat de la flotte à la fin de l'année: 4 Caravelle SE-210-10-R (lui appartenant en propre), 1 Caravelle SE-210-6-R (louée), 1 DC-8-63 (version passagers/fret).

Les entreprises suisses ont effectué 6527 vols d'affrètement, dont 1042 vols intervilles, les aller et retour étant comptés à double (8800/1846 l'année précédente); des autorisations à des entreprises étrangères ont été délivrées pour 8516 vols, refusées pour 17 vols (9974/44).

### 5. Personnel aéronautique

Le nombre des licences nouvellement délivrées au personnel navigant s'est de nouveau légèrement accru par rapport à l'année précédente (3320/3216); on constate que la diminution sensible du nombre des nouvelles licences de pilote privé se poursuit (649/738), ce qui est vraisemblablement imputable au mauvais temps et à l'augmentation des frais. Le nombre des nouvelles cartes d'élève a augmenté (1750/1708) de même que celui des licences de pilote de planeur (269/221) et de parachutiste (174/135). Le nombre total des licences valables pour le personnel navigant s'est légèrement élevé (12 857/12 722). On est frappé par la forte augmentation du nombre des pilotes de planeur (2162/2006).

Pour les licences du personnel de l'infrastructure, on ne relève aucun changement notable par rapport à l'année précédente, ni en ce qui concerne les licences nouvellement délivrées (110/120) ni en ce qui concerne le chiffre total des licences valables (1175/1131).

En vue de la formation des cadres, l'Office de l'air a organisé deux cours pour les instructeurs de vol à moteur (16 participants, 23 en 1973) et deux cours pour les instructeurs de vol à voile (9/15). Les cours suivants ont en outre été organisés:

- Vol à moteur: perfectionnement  
navigation  
instructeurs de pilotes d'hélicoptère
- Vol à voile: vol de virtuosité (deux cours)  
perfectionnement  
vol aux instruments
- Parachutisme: instructeurs de parachutistes

Les cours destinés à l'instruction aéronautique préparatoire ont été organisés dans le cadre habituel. A l'Ecole suisse d'aviation de transport, 36 pilotes de ligne ont achevé leur formation de base (18 en 1973).

L'Office de l'air a ouvert 207 enquêtes (213) pour contraventions aux prescriptions aéronautiques; sur ce nombre, 40 (29) ont été suspendues, 84 (94) ont donné lieu à un prononcé pénal et 10 (13) ont été transmises au juge ordinaire ou aux autorités aéronautiques étrangères; 29 (10) cas de contravention sans gravité se sont soldés par un avertissement. Dans 44 (67) cas, la décision n'a pas encore été rendue.

Pour avoir effectué des vols ou des sauts en parachute sans licences valables ou sans les autorisations indispensables, 63 (104) personnes se sont vu infliger des amendes allant jusqu'à 180 francs. D'autres infractions ont été sanctionnées par des amendes allant jusqu'à 400 francs. Pour la première fois, en application des nouveaux articles 90bis et 100ter de la loi sur la navigation aérienne, un cas d'ivresse aux commandes d'un aéronef a été transmis au juge ordinaire qui a prononcé une amende de 2000 francs, tandis que la licence du pilote était retirée pour un temps indéterminé. Des licences ont également été retirées dans des cas extrêmes de vols à basse altitude non autorisés.

## 6. Matériel aéronautique

L'examen d'entrée a été effectué sur 9 avions d'un poids maximal au décollage de plus de 15 tonnes, sur 86 autres avions, 10 hélicoptères et 47 planeurs. Ont été soumis à un examen d'état 508 avions de moins de 15 tonnes, 27 hélicoptères, 236 planeurs, 6 motoplaneurs, 3 ballons et 324 parachutes.

L'attrait de la nouveauté et les possibilités commerciales ont largement répandu l'utilisation des planeurs de pente; cela n'a pas été sans causer un certain nombre d'accidents graves. A la fin de l'année, l'effectif des planeurs de pente était d'environ 450. C'est pourquoi la question du genre et de l'étendue de la surveillance officielle a pris une importance cruciale.

Elle se pose de façon analogue en ce qui concerne la construction et l'exploitation des aéronefs d'amateurs; même si les événements dans ce domaine ont fait moins de bruit, cette activité s'est fortement développée ces dernières années et il a déjà fallu déplorer des accidents. A l'heure actuelle, 12 avions et 2 planeurs de cette catégorie sont en exploitation; d'autres aéronefs, dont les hélicoptères, sont en construction.

Pour répondre à la question posée ci-dessus, il convient de partir des éléments suivants:

- Sur le plan technique, il s'agit dans les deux cas d'appareils, d'aéronefs, qui sont en principe soumis à la surveillance de la Confédération.
- Il s'agit d'une activité sportive ou d'une occupation des loisirs qui est liée à un certain risque d'accident; ce sont surtout les personnes intéressés qui y sont exposés, alors que le danger couru par les tiers est bien moindre. Pour situer ce risque, on pourrait dire que ces activités se trouvent entre la conduite d'une automobile et l'alpinisme.
- Les moyens de l'autorité de surveillance en matière de personnel sont fortement limités et doivent être concentrés sur des tâches absolument prioritaires.

Il en découle les principes suivants:

- Les activités en question nécessitent une certaine réglementation, mais il n'y a pas lieu de les interdire ou de les empêcher d'une façon générale.
- Parmi les tâches de surveillance prévues par la loi, il s'agit d'un point secondaire; il est par exemple beaucoup plus important de surveiller le trafic aérien commercial.
- La protection des tiers et des élèves importe plus que la protection des intéressés directs.

Telle est la base sur laquelle la surveillance est actuellement conçue. Il est facile de prévoir que le résultat doit se situer entre deux extrêmes:

- D'une part, il ne saurait être question que la Confédération se décharge de toute surveillance, car certains intérêts dignes d'être protégés n'y trouveraient plus leur compte.
- D'autre part, on ne peut envisager de traiter ces appareils comme des aéronefs normaux, car des choses plus importantes en souffriraient ou en pâtiraient encore plus que ce n'est le cas aujourd'hui en raison des moyens limités.

On peut envisager les solutions suivantes pour régler le problème:

- Limiter l'admission à des types d'appareils répondant à certaines exigences sommaires (par exemple limites de grandeur et de performances, ou limitation à des types étrangers).
- Limiter l'exploitation à des zones ou catégories de personnes déterminées (par exemple: pour les aéronefs

d'amateurs, aux constructeurs ou aux exploitants; pour les planeurs de pente, aux titulaires d'une licence).

— Déléguer ou céder certaines tâches de surveillance à des organisations appropriées.

Quelle que soit la solution choisie, il faut s'attendre — pour l'avenir également — à un certain nombre d'accidents. Si l'on ne veut pas s'en accommoder, il conviendra soit d'imposer des restrictions plus sévères, soit d'exercer une surveillance plus étendue. Cette dernière éventualité serait préjudiciable à d'autres tâches ou alors entraînerait une augmentation de l'effectif du personnel.

Dans les limites de l'ordre de priorité établi, on peut et on doit déplacer les objectifs de la surveillance d'après la fréquence des lacunes constatées.

## 7. Aérodromes

Des subventions fédérales d'un montant global de 54 millions de francs ont été allouées pour l'agrandissement des aéroports nationaux. 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. A Zurich, le Conseil d'Etat a provisoirement renoncé, pour des raisons de protection contre le bruit, à prolonger de 300 mètres la piste ouest. A Genève, la piste 05 a été équipée elle aussi d'une installation ILS, ce qui permet désormais d'effectuer les approches aux instruments dans les deux directions (mise en service le 12 septembre).

L'établissement du plan de zones de l'aérodrome régional de Birrfeld a été achevé (comme condition préalable à l'octroi d'une concession d'exploitation); à l'aéroport de Sion, la piste à revêtement artificiel a été renforcée.

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

- 17 janvier: Gros incendie à Speck-Fehraltorf détruisant le hangar et six avions;
- 13 février: Autorisation de construire un champ d'aviation pour hélicoptères à Gstaad-Inn Grund (en remplacement de celui de Gstaad-Klösterli);
- 30 mai: Prise en charge du champ d'aviation de Lugano-Agno par la ville de Lugano;
- 13 novembre: Rejet par le Conseil fédéral du recours contre l'autorisation délivrée en 1971 aux fins de construire un champ d'aviation pour hélicoptères à Bernex (GE), les frais à la charge du recourant se montant à plus de 5000 francs;
- 2 décembre: Autorisation de construire un champ d'aviation pour hélicoptères à Gampel.

Le recours contre l'autorisation délivrée en 1971 en vue de construire un champ d'aviation pour hélicoptères à Vevey (Nestlé) est toujours en suspens.

Le 14 août, le Conseil fédéral a rejeté le recours formé contre la non-désignation d'une place d'atterrissage en montagne à Arpille (VS); la désignation de la place d'Arolla (VS) avait ainsi force de loi.

Les 15 mai et 11 septembre, le Conseil fédéral a repoussé les recours déposés contre le règlement sur les vols de nuit aux aéroports de Zurich et de Genève (voir chiffre 9). La modification du système des pistes de l'aéroport de Zurich exige une adaptation des routes d'arrivée afin que la capacité d'accueil, qui sera portée à environ 60 mouvements à l'heure grâce à l'agrandissement actuel, puisse être entièrement utilisée. Alors que l'arrivée du nord-ouest (le radiophare étant placé à Etzgen) ne devrait pas présenter de difficultés particulières, la route d'arrivée dans la

zone nord-est touchera, selon le tracé qui lui sera donné, la population de la ville et du canton de Schaffhouse, les pilotes de planeur du canton de Schaffhouse, la population et les usagers des aérodromes de la région limitrophe de la République fédérale d'Allemagne et l'activité militaire de l'aérodrome de Dübendorf.

Selon l'article 8, 7e alinéa, de la loi sur la navigation aérienne, l'établissement des routes aériennes est du ressort de l'Office de l'air, qui doit au préalable consulter les gouvernements des cantons intéressés. Le cas présent montre bien l'importance pratique de cette prescription. Après avoir discuté avec les autorités de la ville et du canton de Schaffhouse, l'office désigna, en faisant appel aux organes intéressés, un groupe de travail chargé de résoudre ce problème.

Certes, on ne touche là qu'un des aspects du problème d'intégration qui se pose pour les aéroports en général et qui exige une conception globale. On peut en esquisser d'autres:

- Les routes d'arrivée et de départ constituent un système tridimensionnel devant s'insérer dans la topographie du milieu. Sont déterminantes à cet égard les surfaces de franchissement d'obstacles, qui sont définies en détail par des normes internationales (annexe 14 de la convention de Chicago du 4 décembre 1944). La restriction de la propriété foncière qui en découle se concrétise dans les zones de sécurité, pour lesquelles les plans de zones doivent être mis à l'enquête publique pour la fin de 1977 conformément à l'article 60 de l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur la navigation aérienne.
- Les zones de bruit, qui ont été introduites dans la loi sur la navigation aérienne par la révision du 17 décembre 1971, remplissent une fonction analogue. Elles doivent garantir que le terrain situé aux alentours d'un aéroport sera utilisé d'une façon correspondant à l'exposition au bruit. D'après l'article 68 de l'ordonnance précitée, les plans de zones pour les aéroports de Zurich et de Genève doivent également être mis à l'enquête publique pour la fin de 1977.
- Un dernier aspect ressort de la fonction même des aéroports consistant à assurer le transbordement entre l'avion et le moyen de transport au sol. A cet effet, il faut que les aéroports soient raccordés au rail et à la route. On a toujours veillé à ce que les raccordements au réseau des routes nationales soient entrepris en temps utile; avec la construction de gares aux aéroports nationaux — celle de Zurich a déjà débuté — on est entré dans une nouvelle phase de l'intégration.

## 6. Sécurité aérienne et information aéronautique

Les pourparlers sur les prétentions de salaire des contrôleurs de la circulation aérienne ont été poursuivis mais n'ont plus pu être terminés pendant l'année courante. Parallèlement, on a continué les préparatifs en vue d'une éventuelle situation de crise.

Le 24 juin, le Conseil fédéral a renoncé à une participation de la Suisse au projet Aerosat (système de navigation et de surveillance sur l'Atlantique-Nord) au profit d'autres projets de satellites.

On a poursuivi les études relatives aux nouveaux bâtiments de la sécurité aérienne aux aéroports de Zurich et de Genève; les programmes concernant l'emplacement ont été révisés et on a reconsidéré pour Zurich, outre le projet Hagenbuck, une extension du bâtiment existant.

Le 1er janvier est entrée en vigueur l'ordonnance du Département des transports et communications et de l'énergie

du 23 novembre 1973 fixant des redevances de sécurité aérienne; cette ordonnance prévoit que les redevances pour la sécurité aérienne locale sont perçues par l'exploitant de l'aéroport comme partie des redevances d'atterrissage.

Le Service des obstacles à la navigation aérienne a traité au total quelque 1400 objets (année précédente environ 1000); l'augmentation s'explique par le nouveau recensement qui a été fait. Le nombre des tirs militaires annoncés au Bureau de coordination pour les tirs et la sécurité de la navigation aérienne (COTSENA) a été de 6739 (6211). Un groupe de travail, présidé par M. Othmar Bloetzer, a étudié l'opportunité de l'organisation; on envisagea par la suite de confier cette fonction à Radio-Suisse au printemps 1975.

L'avion de mensuration radioélectrique de l'office, Grumman G-159 «Gulfstream» HB-LDT, a effectué 225 vols (environ 260 heures), notamment pour des mensurations en Belgique.

La liste des abonnés à la Publication d'information aéronautique et à ses compléments (NOTAM) s'est notablement accrue et comprend actuellement plus de 6200 adresses. En collaboration avec le Service topographique, l'office a publié 70 cartes aéronautiques, dont la carte OACI au 1:500 000 2253/B/Suisse (7e édition) et la carte des obstacles à la navigation aérienne au 1:300 000 (9e édition). Les rapports parvenus à l'office sur les quasi-abordages dans l'espace aérien contrôlé montrent bien la qualité du contrôle de la circulation aérienne en Suisse si l'on compare les incidents qui se produisent à l'étranger avec ceux qui surviennent dans notre pays. Si, en plus, on rapproche ces chiffres des mouvements d'avions qui ont eu lieu dans les zones de contrôle de Zurich et de Genève, on constate une amélioration assez constante (voir tableau).

Année	Incidents annoncés		Mouvements d'avions dans les zones de contrôle suisses	Mouvements d'avions par incident
	à l'étranger	sur territoire suisse		
1966	17	12	269 000	22 400
1967	29	14	306 000	21 800
1968	39 (+2)	11	329 500	29 800
1969	35 (+1)	12	377 600	31 400
1970	31	17	422 400	24 800
1971	23	13	450 000	34 600
1972	45	19	474 858	25 000
1973	47	20	494 706	24 800
1974	45	11	501 779	45 500

## 9. Protection de l'environnement

La préparation des plans de zones de bruit sur les aéroports de Zurich et de Genève s'est poursuivie. Plusieurs autorités communales voisines de l'aéroport de Zurich ont émis diverses objections de principe; de ce fait, un réexamen global du projet a été entrepris.

Le 23 mars 1972, le Département des transports et communications et de l'énergie avait édicté, en modifiant la concession des aéroports de Zurich et de Genève, des dispositions restreignant l'exploitation du trafic pendant la nuit (règlement d'interdiction des vols de nuit); des recours émanant à la fois des milieux de la protection de l'environnement et des milieux de l'aviation avaient alors été introduits. Le 15 mai 1974, le Conseil fédéral rejeta les recours concernant l'aéroport de Zurich et, le 11 septembre, ceux qui concernaient l'aéroport de Genève.

Les considérants de principe, que nous reproduisons en partie ci-dessous, sont tirés de la motivation détaillée de cet arrêt:



«... L'ARAG (Association des riverains de l'aéroport de Genève) et consorts demandent l'interdiction de tous les mouvements entre 22 heures et 6 heures — sous réserve de quelques exceptions — et la non-accumulation de mouvements dans l'heure qui précède et celle qui suit le temps d'interdiction au-delà de la moyenne diurne du même mois de l'année précédente.

Une telle extension de la durée de fermeture de l'aéroport serait en contradiction manifeste avec l'intérêt public. Des liaisons aériennes rapides à travers le monde sont vitales pour l'économie suisse. Ainsi qu'on l'a vu ci-dessus, certains vols long-courriers doivent partir de nuit. Quant aux vols en provenance d'aéroports européens, notamment Paris et Londres, ils ne peuvent être avancés pour des motifs de rotation d'équipages et d'appareils. En outre, la Suisse a conclu un très grand nombre d'accords bilatéraux en matière de services aériens et la plupart des vols énumérés ci-dessus trouvent leur fondement dans de tels accords. Ne pas respecter ces accords risquerait d'en provoquer la dénonciation ou, à tout le moins, des mesures de rétorsion contre Swissair. Or notre compagnie nationale doit être dirigée selon les principes d'une saine gestion commerciale, ce qui implique notamment un emploi judicieux de sa flotte à des tarifs lui permettant de rester compétitive...

... Les recourants proposent de limiter le trafic commercial (faute de précision de leur part, on doit admettre qu'il visent ici aussi bien le trafic de lignes que le trafic commercial hors des lignes) à 50 000 mouvements par an pour les avions de plus de 5700 kg à pleine charge et à 3000 mouvements par an pour les avions de moindre tonnage. De telles limitations sont inadmissibles, car on ne saurait hypothéquer l'avenir de telle façon. Outre que ces restrictions visent essentiellement les mouvements diurnes et n'ont rien à voir avec les mouvements nocturnes qui sont l'unique objet de la décision attaquée, elles constitueraient un impossible retour en arrière...

... Quant à vouloir interdire de façon absolue les vols d'école, les essais à terre de réacteurs et de présentation d'aéronefs à moteur, en tant que les essais ou les vols d'essai n'ont pas été ordonnés par l'Office de l'air, les vols de plaisance et les vols de tous aéronefs à turboréacteurs de moins de 5700 kg ne remplissant pas les conditions de certification de bruit prévues par la législation des Etats-Unis, quelle que soit l'année de construction, c'est faire preuve de manque de souplesse. La solution de l'article 7, 2e alinéa, de la concession est une solution équilibrée qui permet de prendre la mesure adéquate dans toutes les situations.

... tendent à mettre le trafic commercial hors des lignes et le trafic privé sur pied d'égalité avec le trafic de lignes. Aérosuisse ne s'oppose pas à l'interdiction des vols de nuit, mais à la discrimination de l'aviation commerciale hors des lignes et de l'aviation privée par rapport au trafic de lignes. Elle y voit notamment une violation de l'article premier de la loi sur la navigation aérienne (LNA)...

... Il n'y est dit nulle part que tous les aéronefs et notamment tous les genres de trafic doivent être traités de la même façon...

... c'est là la différence essentielle: le trafic de lignes forme un service public, ce qu'on ne saurait prétendre du trafic commercial hors des lignes. Comme on est en présence de deux intérêts opposés — le besoin de tranquillité des riverains et celui de maintenir un réseau aérien conforme aux besoins justifiés des usagers — il faut comparer ces intérêts. Dès lors qu'il convient de sauvegarder le plus possible la tranquillité des riverains, mais qu'il faut d'autre part maintenir un réseau de communications aériennes répondant aux besoins minimums de la clientèle dans les

limites des possibilités techniques, ce sont obligatoirement les autres genres de trafic qui devront supporter les restrictions les plus fortes.

... Quant à l'aviation privée, on peut raisonnablement considérer que le repos nocturne des riverains des aéroports passe avant les intérêts particuliers des détenteurs d'avions privés. On ne saurait laisser ces avions, qui n'emportent que quelques passagers, troubler le sommeil de centaines de riverains, qu'il s'agisse de vols de loisirs ou d'affaires, même si ces passagers ont une raison en soi valable de se déplacer de nuit...

... ni la législation sur la navigation aérienne, ni aucune autre règle du droit suisse, n'interdisent à l'autorité fédérale de déléguer au concessionnaire de l'aéroport une partie de ses compétences en matière de restrictions à imposer au trafic nocturne. L'interprétation de la LNA ne permet pas d'en déduire une telle interdiction...

Le 28 octobre a paru le rapport de la communauté de travail pour les enquêtes socio-psychologiques sur le bruit des avions, instituée par le Conseil fédéral et chargée, sous la présidence du Professeur J. Grandjean, d'effectuer en 1971 et 1972 des enquêtes sur le bruit des avions et ses effets dans le périmètre des trois grands aéroports civils suisses.

Les collaborateurs de l'Office de l'air ont dû s'occuper des problèmes de bruit existant sur de nombreux aérodromes. A différents endroits, on est parvenu à des compromis satisfaisants en limitant les heures d'exploitation et l'activité de l'aérodrome. La situation reste cependant tendue à Saanen, à Lommis et à Zermatt, où aucune solution n'a pu encore être trouvée.

Les mesures de bruit sur les avions d'un poids au décollage de moins de 5700 kg ont été poursuivies; des mesures ont été effectuées sur 100 avions et des certificats de bruit ont été établis pour 177 avions.

L'office a pris une part active aux travaux de l'OACI et de la CEAC, consacrés à l'élargissement de l'éventail des prescriptions sur la lutte contre le bruit à la source. L'amendement 2 de l'annexe 16 adopté par l'OACI s'inspire largement du droit suisse dans ses recommandations relatives à la certification acoustique des petits avions à hélice.

## 10. Attentats, accidents et sécurité

Aucun attentat contre l'aviation civile n'a été commis en Suisse. En revanche, une tentative de détournement d'un avion de Swissair a eu lieu le 1er décembre sur la ligne Singapour—Colombo—Karachi—Genève; après l'atterrissage à Karachi, l'auteur a pu être maîtrisé par des agents de la sécurité et par l'équipage; il a été livré à la police.

Les mesures de sécurité prises sur les aéroports ont été maintenues et adaptées à chaque nouvelle menace. D'importantes divergences de vues sont apparues à propos de la répartition des frais entre la Confédération et les cantons sur le territoire desquels sont implantés les aéroports; dans ce contexte, la question de savoir s'il faut à nouveau couvrir les frais au moyen de redevances a pris de l'importance.

Le 3 mars, la plus grande catastrophe de l'histoire de l'aviation civile s'est produite près de Paris: une porte de soute à bagages d'un DC-10 des «Turkish Airlines» s'étant ouverte pendant la montée au décollage, il en est résulté une différence de pression de nature explosive entre la soute et la cabine des passagers, provoquant des dommages au plancher; les organes de commande placés à cet endroit ne répondant plus, l'avion, devenu incontrôlable, s'écrasa; 345 personnes furent tuées. L'Office de l'air a contribué activement à l'étude de la catastrophe; des me-

sures immédiates ont été prises, dans le cadre d'une collaboration internationale entre autorités, constructeurs et compagnies aériennes, en vue de prévenir la répétition d'un tel accident; les exigences en matière de navigabilité ont été réexaminées.

Dans le trafic suisse, le nombre des accidents mortels est resté pratiquement inchangé par rapport à l'année précédente, alors qu'on notait une augmentation d'une centaine d'aéronefs de type traditionnel et d'environ 450 nouveaux planeurs de pente. Trois accidents graves se sont produits lors de vols de travail: en montagne, un hélicoptère est entré en collision avec une ligne à haute tension et s'est écrasé; outre-mer, deux avions suisses de type «Pilatus-Porter» effectuant des travaux agricoles sont entrés en collision avec des obstacles à la navigation aérienne. Aucun accident n'est à déplorer dans l'ensemble des autres vols commerciaux.

Des personnes ont été tuées ou grièvement blessées lors d'accidents survenus dans le trafic privé; il s'agit surtout d'avions et de planeurs de pente; le vol à voile, les ascensions en ballon, le vol en motoplaneur et le parachutisme n'ont donné lieu à aucun accident de cette importance. Les causes des accidents graves d'avions ont été identiques à celles des années précédentes: collision avec un terrain accidenté en vol à vue dans des conditions de visibilité insuffisantes et perte du contrôle de l'appareil par suite du dépassement de ses limites d'utilisation.

L'emploi intense de planeurs de pente du type «Rogallo» s'est soldé par trois accidents mortels et de nombreux autres. Toutefois, d'après les premières estimations qui ont été faites jusqu'à présent à l'appui de comparaisons quantitatives, les risques inhérents au planeur de pente en tant que sport sont comparables à ceux que courent les adeptes d'autres activités aéronautiques. Cette appréciation du risque sous-entend naturellement que les conditions d'exploitation prescrites par l'Office de l'air sont strictement observées, ce qui n'a pas été entièrement le cas lors de ces graves accidents.

Le Service de recherches et de sauvetage a été alerté à 20 reprises au cours de l'année: 4 avions suisses, 8 allemands, 5 français, un américain, un italien et un belge ont été recherchés. Tous ont été retrouvés.

## 11. Organisation interne

L'effectif du personnel, qui s'élève à 139 collaborateurs, est resté constant. A la fin de l'année, M. Albert Wirthner a pris

sa retraite après avoir exercé son activité à l'office pendant plus de 35 ans; c'est lui qui avait mis sur pied le service des statistiques, qu'il a dirigé jusqu'à son départ.

L'Office de l'air a édité les publications suivantes:

- W. Eichenberger: Aerodynamik und Flugmechanik, 2e édition (traduction du français);
- Fascicule pour la prévention des accidents «Et maintenant... que faire?» (allemand et français).

## 12. Statistiques

Par rapport à l'édition de l'année précédente, différents tableaux ont été améliorés ou complétés. C'est ainsi que les tableaux sur les courants de trafic ont fait l'objet d'une extension, le nombre des passagers partants étant désormais indiqué séparément pour les trois aéroports nationaux. Pour le trafic entre la Suisse et l'Europe, on mentionne maintenant, outre les pays de destination, les villes les plus importantes et, pour les destinations extra-européennes, les pays les plus importants. La liste des entreprises étrangères du trafic de lignes (tableau 9) indique nouvellement le nombre des vols hebdomadaires. Le tableau publié pour la première fois l'année dernière sur les mouvements de nuit des aéroports de Zurich et de Genève comprend également les chiffres de l'année précédente. Dans le cadre des tableaux alternés, qui ne sont publiés en règle générale que tous les deux ans, on a repris dans la présente édition les tableaux ci-après: sécurité aérienne/trafic dans les voies aériennes (tableau 21) et répartition des frais de construction des aéroports (tableau 22). Ont été supprimés, en revanche, le tableau donnant un aperçu de l'évolution du trafic international de lignes et la liste des accords aéronautiques bilatéraux conclus par la Suisse.

Berne, le 12 mars 1975

Office fédéral de l'air  
Le directeur:

**W. Guldemann**

# Europäisches Liniennetz der Schweiz Réseau européen de la Suisse

(Stand 1. Juli 1974)  
(État: 1<sup>er</sup> juillet 1974)



- (Red line) Swissair und zum Teil ausländische Unternehmungen  
Swissair et en partie entreprises étrangères
- (Black line) Ausländische Unternehmungen allein  
Entreprises étrangères seules



# Interkontinentales Liniennetz der Schweiz Réseau intercontinental de la Suisse

(Stand 1. Juli 1974)  
(Etat: 1<sup>er</sup> juillet 1974)



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

Ausländische Unternehmungen allein  
Entreprises étrangères seules ————



# 1. Gewerbsmässiger Luftverkehr — Traffic commercial

Ergebnisse 1974 in halbfetter, Ergebnisse 1973 in gewöhnlicher Schrift — Résultats 1974 en mi-gras, résultats 1973 en caractères ordinaires

Verkehrsart und Unternehmen Genre de trafic et entreprises	Etappenflüge Vois-étapes	Zahlenda Etappen- passagiere Passagers- étapes payants	Fracht und Post Fret et poste	Flugkilometer Kilomètres parcours	Passagier-km Passagers-km	Güter-Tonnen- kilometer Marchandises tonnes-km
				in Tausend — en milliers		
1	2	3	4	5	6	7
<b>A. Linienverkehr — Traffic de lignes</b>						
<b>1. Swissair</b>						
a) Inlandverkehr, inklusive interne Etappen internationaler Linien . . . Trafic interne, y compris les étapes internes des lignes internationales	14 923 14 262	831 094 790 941	21 847 19 934	2 790 2 629	163 846 153 852	4 477 4 046
b) Schweiz—Ausland v. v. . . . . . Suisse—étranger v. v.	62 977 61 521	3 902 837 3 842 692	90 770 81 374	61 767 63 674	5 726 311 5 586 590	226 408 194 692
c) Auslandsetappen <sup>1</sup> . . . . . Étapes à l'étranger <sup>1</sup>	9 809 9 926	577 302 518 473	27 363 26 511	15 558 15 458	1 216 584 1 014 981	64 024 60 437
d) Total Swissair . . . . .	87 709 85 709	5 311 233 5 152 106	139 980 127 819	80 115 81 761	7 106 741 6 755 423	294 909 259 175
<b>2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères</b>						
a) Inlandsetappen . . . . . Étapes internes	3 064 3 044	105 520 103 226	3 686 3 707	623 642	21 242 21 836	672 677
b) Ausland—Schweiz v. v. <sup>2</sup> . . . . . Étranger—Suisse v. v. <sup>2</sup>	71 646 69 826	3 575 965 3 646 163	119 999 121 859	64 383 66 266	4 248 365 4 273 349	180 412 191 222
c) Total ausländische Unternehmen . Total entreprises étrangères	74 710 72 870	3 681 485 3 749 389	123 685 125 566	65 006 66 908	4 269 607 4 295 185	181 084 191 899
<b>3. Linienverkehr Schweiz—Ausland v. v. Trafic de lignes Suisse—étranger v. v.</b>						
a) Swissair (1b) . . . . .	62 977 61 521	3 902 837 3 842 692	90 770 81 374	61 767 63 674	5 726 311 5 586 590	226 408 194 692
b) Ausländische Unternehmen (2b) . Entreprises étrangères (2b)	71 646 69 826	3 575 965 3 646 163	119 999 121 859	64 383 66 266	4 248 365 4 273 349	180 412 191 222
c) Total Schweiz—Ausland v. v. (1b + 2b) . . . . . Total Suisse—étranger v. v. (1b + 2b)	134 623 131 347	7 478 802 7 488 855	210 769 203 233	126 150 129 940	9 974 676 9 859 939	406 820 385 914
<b>B. Pauschalflugreiseverkehr<sup>3</sup> — Trafic de voyages à forfait<sup>3</sup></b>						
1. Schweizerische Unternehmen . . . . . Entreprises suisses	5 385 6 712	585 026 685 176	— —	* *	* *	* *
2. Ausländische Unternehmen . . . . . Entreprises étrangères	5 986 6 713	602 957 649 529	— —	* *	* *	* *
3. Total Pauschalflugreiseverkehr . . . . . Total trafic de voyages à forfait	11 371 13 425	1 187 983 1 334 705	— —	* *	* *	* *
<b>C. Übriger Nichtlinienverkehr<sup>4</sup> — Autre trafic hors des lignes<sup>4</sup></b>						
1. Schweizerische Unternehmen . . . . . Entreprises suisses	58 777 59 914	233 601 268 413	31 909 33 338	* *	* *	* *
2. Ausländische Unternehmen . . . . . Entreprises étrangères	4 760 5 822	213 536 307 455	5 601 8 036	* *	* *	* *
3. Total übriger Nichtlinienverkehr . . . . . Total autre trafic hors des lignes	63 537 65 736	447 137 575 868	37 510 41 374	* *	* *	* *
<b>D. Zusammenzug<sup>5</sup> — Récapitulation<sup>5</sup></b>						
1. Schweizerische Unternehmen . . . . . Entreprises suisses	151 871 152 335	6 129 860 6 105 695	171 889 161 157	80 115 81 761	7 106 741 6 755 423	294 909 259 175
2. Ausländische Unternehmen . . . . . Entreprises étrangères	85 456 85 405	4 497 978 4 706 373	129 286 133 602	65 006 66 908	4 269 607 4 295 185	181 084 191 899
3. Gesamttotal . . . . . Total général	237 327 237 740	10 627 838 10 812 068	301 175 294 759	145 121 148 669	11 376 348 11 050 608	475 993 451 074
4. Zu- oder Abnahme in % . . . . . Augmentation ou diminution en %	—0,2	—1,7	+2,2	—2,4	+2,9	+5,5

<sup>1</sup> Vollständig im Ausland liegende Etappen. Die angeführten Zahlen geben die addierten Etappentotale wieder

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

<sup>3</sup> Flüge, bei denen zusätzlich zur Beförderung wesentliche Leistungen am Reiseziel eingeschlossen sind

<sup>4</sup> Nur Transportflüge

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

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

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

<sup>3</sup> Vois pour lesquels sont comprises, en plus du transport, des prestations essentielles à l'endroit de destination

<sup>4</sup> Vois de transport seulement

<sup>5</sup> 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 1954—1974

Jahr Année	Länge des Liniennetzes Longueur du réseau des lignes km 1. VII.	Etappenflüge Vols-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 %			Ausgeladete Utilisées	Angebotene Offertes	Aus- lastung Utilisation %
(1) Schweizerischer Linienverkehr im In- und Ausland — Trafic suisse de lignes, interne et à l'étranger													
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	11 576	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	328 926	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
1974	230 439	87 709	80 115	5 311 233	139 980	7 106 741	12 702 401	56	631 756	294 909	926 665	1 733 214	53
(2) Ausländischer Linienverkehr — Trafic étranger de lignes (3)													
1954	155 295	16 297	13 362	441 791	11 573	376 786	646 203	58	36 553	12 241	48 794	80 052	61
1955	197 142	17 460	14 578	519 747	12 772	438 461	693 973	63	42 405	13 383	55 788	90 569	62
1956	221 298	20 230	16 612	598 517	14 773	505 390	817 548	62	48 295	14 941	63 236	103 288	61
1957	225 551	23 123	18 529	695 118	16 745	593 989	991 806	60	56 348	17 187	73 535	121 346	61
1958	285 917	30 059	24 444	794 419	18 289	700 333	1 309 808	54	65 961	19 757	85 718	146 694	58
1959	242 383	32 313	22 647	891 442	22 986	674 730	1 212 654	56	63 445	21 434	84 879	140 925	60
1960	247 951	35 118	26 693	1 077 997	30 343	865 991	1 600 204	54	81 459	31 327	112 786	189 657	60
1961	294 223	36 194	28 871	1 207 942	36 230	1 049 493	2 057 463	51	98 952	38 712	137 664	243 396	57
1962	271 584	36 995	27 856	1 293 974	44 539	1 129 919	2 170 108	52	106 471	41 190	147 661	258 581	57
1963	297 736	40 075	29 458	1 462 704	51 083	1 288 340	2 425 483	53	120 088	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	240 120	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	48	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
1974	409 785	74 710	65 006	3 681 485	123 685	4 269 607	8 351 207	51	371 456	181 084	552 540	1 137 737	49

<sup>1</sup> Swissair-Linien, die teilweise auch von ausländischen Unternehmen befliegen wurden

<sup>2</sup> Etappen, die nur von ausländischen Unternehmen befliegen wurden

<sup>3</sup> Verkehr von der Schweiz nach dem ersten Etappenort im Ausland und umgekehrt

<sup>1</sup> Lignes Swissair, partiellement exploitées aussi par des entreprises étrangères

<sup>2</sup> Etapes qui ne sont desservies que par des entreprises étrangères

<sup>3</sup> Trafic depuis la Suisse jusqu'à la première escale à l'étranger et vice versa



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

Flughäfen — Aéroports	Zürich			Genève			Basel <sup>1</sup>		
	1973	1974	Diff. %	1973	1974	Diff. %	1973	1974	Diff. %
<b>A. Linienverkehr — Traffic de lignes</b>									
1. Bewegungen — Mouvements . . . . .	90 032	93 929	+ 4	59 058	59 363	+ 0,5	16 560	17 060	+ 3
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Traffic local . . . . .	4 916 594	4 976 678	+ 1	2 882 865	2 843 966	- 1	507 258	504 500	- 1
b) Direkter Transit — Transit direct	338 834	337 216	- 0,5	408 712	436 380	+ 7	44 242	62 483	+ 41
c) Total . . . . .	5 255 428	5 313 894	+ 1	3 291 577	3 280 346	- 0,3	551 500	566 983	+ 3
3. Fracht — Fret t:									
Eigenverkehr — Traffic local . . . . .	110 133	115 683	+ 5	32 030	33 740	+ 5	13 009	12 749	- 2
4. Post — Poste t:									
Eigenverkehr — Traffic local . . . . .	6 786	7 117	+ 5	5 025	5 501	+ 9	1 569	1 670	+ 6
5. Güter — Marchandises t <sup>2</sup> :									
Direkter Transit — Transit direct .	18 481	19 510	+ 6	18 986	19 491	+ 3	6 961	7 337	+ 5
<b>B. Pauschalflugreiseverkehr — Traffic de voyages à forfait</b>									
1. Bewegungen — Mouvements . . . . .	7 012	6 415	- 9	3 532	2 823	- 20	2 387	1 568	- 34
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Traffic local . . . . .	730 963	700 574	- 4	226 737	226 129	- 0,3	216 549	148 379	- 31
b) Direkter Transit — Transit direct	9 434	4 758	- 50	31 577	13 767	- 56	735	350	- 52
c) Total . . . . .	740 397	705 332	- 5	258 314	239 896	- 7	217 284	148 729	- 32
<b>C. Übriger Nichtlinienverkehr — Autre trafic hors des lignes</b>									
1. Bewegungen — Mouvements . . . . .	8 704	7 946	- 9	5 443	4 946	- 9	3 208	2 607	- 19
Davon Rundflüge — Dont vols de plaisance . . . . .	1 942	1 674	- 14	862	956	+ 11	1 180	948	- 20
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Traffic local . . . . .	218 626	182 531	- 17	141 978	82 485	- 42	40 138	33 142	- 17
b) Direkter Transit — Transit direct	27 430	14 740	- 46	14 032	9 873	- 30	4 118	4 003	- 3
c) Total . . . . .	246 056	197 271	- 20	156 010	92 358	- 41	44 256	37 145	- 16
Davon auf Rundflügen — Dont en vols de plaisance . . . . .	8 616	7 581	- 12	1 021	1 014	- 0,7	1 689	1 713	+ 1
3. Fracht — Fret t:									
Eigenverkehr — Traffic local . . . . .	3 792	2 946	- 22	583	445	- 24	1 967	1 451	- 26
4. Post — Poste t:									
Eigenverkehr — Traffic local . . . . .	13	14	+ 8	7	4	- 43	8	11	+ 38
5. Güter — Marchandises t <sup>2</sup> :									
Direkter Transit — Transit direct .	735	505	- 31	198	281	+ 42	589	443	- 25
<b>D. Zusammenzug — Récapitulation</b>									
1. Bewegungen — Mouvements . . . . .	105 748	108 290	+ 2	68 033	67 132	- 1	22 155	21 235	- 4
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Traffic local . . . . .	5 866 183	5 859 783	- 0,1	3 251 580	3 152 580	- 3	763 945	686 021	- 10
b) Direkter Transit — Transit direct	375 698	356 714	- 5	454 321	460 020	+ 1	49 095	66 836	+ 36
c) Total . . . . .	6 241 881	6 216 497	- 0,4	3 705 901	3 612 600	- 3	813 040	752 857	- 7
3. Fracht — Fret t:									
Eigenverkehr — Traffic local . . . . .	113 925	118 629	+ 4	32 613	34 185	+ 5	14 976	14 200	- 5
4. Post — Poste t:									
Eigenverkehr — Traffic local . . . . .	6 799	7 131	+ 5	5 032	5 505	+ 9	1 577	1 681	+ 7
5. Güter — Marchandises t <sup>2</sup> :									
Direkter Transit — Transit direct .	19 216	20 015	+ 4	19 184	19 772	+ 3	7 550	7 780	+ 3
<b>E. Im Linienverkehr angeflogene Städte Villes desservies en trafic de lignes</b>									
Stand am 1. Juli — Situation le 1er juillet . . . . .	125	116		78	84		32	25	
Total Schweiz — Suisse 1974 = 131				(Die Städte sind nur einmal gezählt — Les villes ne sont comptées qu'une fois)					
Total Schweiz — Suisse 1973 = 142									

<sup>1</sup> Schweizerisch-französischer Gemeinschaftsflughafen  
Die Zahlen umfassen den schweizerischen und den französischen Verkehr

<sup>1</sup> Aéroport commun franco-suisse  
Les chiffres englobent les trafics suisse et français

<sup>2</sup> Fracht und Post

<sup>2</sup> Fret et poste

**Anmerkungen:** Gratispassagiere und Gratisfracht inbegriffen  
Direkter Transit einmal gezählt

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

4. Passagiere im Linienverkehr auf den Landesflughäfen 1946—1974

Trafic de lignes sur les aéroports nationaux 1946—1974

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	58 997	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	557 684	75 470	633 134	66	8 113	107 228	29 722	136 950	80
1960	41 983	1 172 118	97 005	1 269 123	87	26 041	717 850	108 053	825 903	86	8 827	126 885	43 898	170 783	99
1961	46 321	1 344 428	121 084	1 465 512	100	27 937	839 412	116 513	955 925	100	7 949	138 526	32 353	170 879	100
1962	50 607	1 507 484	168 234	1 675 718	114	27 428	916 039	107 565	1 023 604	107	8 212	138 815	41 496	180 311	106
1963	53 556	1 666 821	186 945	1 853 766	126	30 934	1 017 259	127 374	1 144 633	120	9 729	162 842	42 977	205 819	120
1964	53 978	1 802 235	186 209	1 988 444	136	31 713	1 129 441	143 884	1 273 325	133	10 189	188 772	39 035	227 807	133
1965	57 157	2 062 472	219 905	2 282 377	156	35 167	1 240 347	182 416	1 422 763	149	9 232	158 933	31 205	190 138	111
1966	63 514	2 293 708	259 447	2 553 155	174	40 335	1 397 195	189 850	1 587 045	166	10 971	200 280	31 039	231 319	135
1967	70 726	2 608 045	285 779	2 893 824	197	43 534	1 604 369	173 847	1 778 216	186	12 761	253 747	30 172	283 919	166
1968	76 321	2 918 864	301 736	3 220 600	220	44 812	1 781 851	197 521	1 979 372	207	13 268	270 592	36 017	306 609	179
1969	83 320	3 390 664	339 577	3 730 241	255	49 696	2 109 050	230 198	2 339 248	245	13 958	317 916	31 572	349 488	205
1970	89 075	3 680 187	345 780	4 025 967	275	55 736	2 254 752	300 126	2 554 878	267	14 617	350 708	27 434	378 142	221
1971	88 849	4 165 176	350 120	4 515 296	308	55 334	2 483 611	311 782	2 795 393	292	15 306	410 088	18 103	428 191	251
1972	86 818	4 404 714	336 212	4 740 926	323	57 921	2 654 691	355 550	3 010 241	315	16 332	460 797	32 600	493 397	289
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
1974	93 929	4 976 678	337 216	5 313 894	383	59 363	2 843 966	436 380	3 280 346	343	17 060	504 500	62 483	566 983	332
Schätzungen/Estimations <sup>1</sup>															
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

<sup>1</sup> vorgenommen durch das Eidg. Luftamt im Jahre 1973

<sup>1</sup> faites par l'Office fédéral de l'air en 1973

Anmerkungen: Gratispassagiere ab 1960 inbegriffen  
Direkter Transit einmal gezählt  
Index: Total des Passagierverkehrs 1961 = 100

Remarques: Passagers transportés à titre gratuit inclus depuis 1960  
Transit direct compté une fois  
Indice: total du trafic de passagers en 1961 = 100

## 5. Passagiere im Nichtlinienverkehr auf den Landesflughäfen 1946—1974

## Trafic hors des lignes sur les aéroports nationaux 1946—1974

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 Indice		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index Indice		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index Indice
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	38 714	6 857	45 571	87	1 146	15 322	9 537	24 859	82	3 468	59 033	15 861	74 894	97
1961	2 936	43 850	8 726	52 576	100	1 359	21 755	8 540	30 295	100	3 163	67 800	9 301	77 101	100
1962	3 399	56 356	9 981	66 337	126	1 047	19 706	8 851	28 557	94	2 431	59 011	8 466	67 477	88
1963	3 516	72 020	6 851	78 871	150	1 504	22 236	8 936	31 172	103	2 801	77 344	7 245	84 589	110
1964	3 817	91 655	10 552	102 207	194	1 575	30 290	10 024	40 314	133	2 948	81 638	7 681	89 319	116
1965	3 790	108 292	11 354	119 646	228	1 557	29 990	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
1974	12 687	875 524	19 498	895 022	1 702	6 813	307 600	23 640	331 240	1 093	3 227	179 808	4 353	184 161	239
Schätzungen/Estimations <sup>1</sup>															
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	6 486	4 437	386 000	33 000	419 000	543

<sup>1</sup> vorgenommen durch das Eidg. Luftamt im Jahre 1973<sup>1</sup> faites par l'Office fédéral de l'air en 1973

**Anmerkungen:** Gratispassagiere ab 1960 inbegriffen  
Direkter Transit einmal gezählt  
Unproduktive Flüge bis 1956 inbegriffen  
Index: Total des Passagierverkehrs 1961 = 100

**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

**6. Frachtverkehr auf den Landesflughäfen 1946—1974**  
**Trafic de fret sur les aéroports nationaux 1946—1974**  
 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
1946	453	76	529	3	275	84	359	5	83	135	218	10
1947	701	350	1 051	6	685	524	1 209	18	335	506	841	38
1948	975	287	1 262	7	860	502	1 362	20	528	291	819	37
1949	1 064	529	1 593	9	1 083	429	1 512	22	369	288	657	30
1950	1 794	628	2 422	13	1 223	300	1 523	22	273	102	375	17
1951	2 595	428	3 023	17	1 721	302	2 023	29	317	370	687	31
1952	3 042	389	3 431	19	1 835	162	1 997	29	435	131	566	26
1953	3 257	411	3 668	20	2 122	192	2 314	34	516	127	643	29
1954	4 033	421	4 454	25	2 014	191	2 205	32	631	79	710	32
1955	5 518	596	6 114	34	2 391	183	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	186	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
1974	115 683	2 946	118 629	659	33 740	445	34 185	495	12 749	1 451	14 200	648
Schätzungen/Estimations <sup>1</sup>												
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

<sup>1</sup> vorgenommen durch das Eidg. Luftamt im Jahre 1973

<sup>1</sup> faites par l'Office fédéral de l'air en 1973

Anmerkungen: Gratisfracht ab 1960 inbegriffen  
 Index: Total Frachtverkehr 1961 = 100

Remarques: Fret transporté à titre gratuit inclus depuis 1960  
 Indice: total trafic de fret en 1961 = 100

**7. Nachtflugbewegungen auf den Flughäfen Zürich und Genf**  
**Mouvements de nuit sur les aéroports de Zurich et de Genève**

Zeit heures	Zürich				Genève				
	Linienverkehr		Nichtlinienverkehr		Trafic de lignes		Trafic hors des lignes		
	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974	
22.01—23.00	3 471	2 982	564	426	2 106	2 045	273	202	
23.01—23.30	796	587	128	102	1 009	822	67	26	
23.31—24.00	280	132	11	5	579	496	27	29	
00.01—00.30	105	51	5	8	219	129	8	5	
00.31—05.00	12	8	22	22	467	452	9	9	
05.01—06.00	588	398	5	2	133	150	4	3	
Total Nacht Total nuit	22.01—06.00	5 252	4 158	735	565	4 513	4 094	388	274
Total Tag Total jour	06.01—22.00	84 780	89 771	13 039	12 122	54 545	55 269	7 725	6 539

## 8. Luftfrachtverkehr der Schweiz nach Warengruppen 1971—1974

Trafic de fret en Suisse d'après les groupes de marchandises 1971—1974

Bruttotonnen — Tonnes brutes

Warengruppen Groupes de marchandises	Einfuhr — Importation				Ausfuhr — Exportation			
	1971	1972	1973	1974	1971	1972	1973	1974
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 .....	7 445	10 010	11 247	10 524	487	548	723	657
Mineralische Stoffe, Erzeugnisse der chemischen Industrie — Produits minéraux et des industries chimiques .....	1 235	1 794	2 336	3 091	3 972	4 540	4 863	4 588
Kunststoffe, Kautschuk — Matières plastiques, caoutchouc .....	453	620	562	512	606	793	916	789
Häute, Felle, Leder — Peaux, pelleteries, cuirs .....	820	890	1 088	1 058	178	151	197	156
Holz, Kork — Bois, liège .....	15		52	54	41	27	29	44
Papier — Papiers .....	2 981	3 049	3 056	2 775	851	1 043	1 079	1 083
Textilien — Textiles .....	1 201	1 675	1 862	1 691	1 729	2 124	1 827	1 709
Wirk- und Strickwaren, Konfektion — Bonneterie, confection .....	2 102	2 020	2 197	1 863	854	781	764	639
Schuhe, Kopfbedeckungen, Schirme — Souliers, coiffures, parapluies .....	274	310	260	238	680	567	318	291
Waren aus mineralischen Stoffen — Articles en matières minérales .....	112	119	170	126	293	275	318	218
Edelmetalle und Waren daraus — Métaux précieux et articles en ces matières .....	912	1 306	1 880	1 987	409	473	596	482
Unedle Metalle und Waren daraus — Métaux communs et articles en ces matières .....	530	589	689	670	925	1 107	1 470	1 571
Maschinen — Machines .....	4 083	5 139	5 781	6 160	4 874	4 940	6 488	6 766
Beförderungsmittel — Matériel de transport .....	881	1 381	1 604	1 388	318	147	126	127
Instrumente und Apparate — Instruments et appareils .....	3 017	3 240	3 667	3 757	1 347	1 416	1 617	1 778
Uhren — Montres .....	240	186	236	268	1 784	2 143	2 266	2 304
Übrige Waren — Autres marchandises .....	368	580	587	602	412	485	518	459
<b>Total .....</b>	<b>26 669</b>	<b>32 947</b>	<b>37 274</b>	<b>36 764</b>	<b>19 758</b>	<b>21 560</b>	<b>24 115</b>	<b>23 661</b>

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

Stand: 1. Juli 1974 — Etat: 1er juillet 1974

Unternehmen — Entreprises	Anzahl Kurse hin und zurück pro Woche Nombre de vols aller et retour par semaine			
	Zürich	Genève	Basel	Bern
1. Aer Lingus .....	6	2		
2. Aeroflot .....	3	1		
3. Aerolineas Argentinas .....	2			
4. Air Afrique .....		3	1*	
5. Air Algérie .....		3		
6. Air Canada .....	8			
7. Air France .....	37	51	6	
8. Air India .....		2		
9. Air Inter .....			16	
10. Air Zaire .....		1		
11. Alitalia .....	28	21		
12. AUA, Austrian Airlines .....	28	7		
13. Avianca .....	1			
14. BAF, British Air Ferries Ltd .....			5	
15. Balkan, Bulgarian Airlines .....	2			
16. British Airways .....	34	24	7	
17. CSA, Ceskoslovenske Aerolinie .....	5	2		
18. Dan-Air Services Ltd .....				3
19. DLH, Deutsche Lufthansa .....	69	18		
20. East African Airways Corp. .....	2			
21. Egyptair .....	2	1		
22. EL AL, Israel Airlines .....	7	4		
23. Finnair .....	7			
24. Iberia, Lineas Aéreas de España .....	11	21		
25. Iranair .....	2	4		
26. Iraqi Airways .....		2		
27. ITAVIA Aerolinee .....		7	7	
28. JAT, Jugoslovenski Aerotransport .....	13			
29. KLM, Royal Dutch Airlines .....	19	7	2*	
30. Kuwait Airways .....		1		
31. Libyan Arab Airlines .....		1		
32. LOT, Polskie Linie Lotnicze .....	3	3		
33. Luxair .....		1		
34. Malév, Hungarian Airlines .....	7			
35. MEA, Middle East Airlines .....	3	3		
36. Olympic Airways .....	8	4		
37. OLT, Ostfriesische Lufttransport GmbH .....	15			
38. PIA, Pakistan International Airlines .....		2		
39. Rousseau Aviation .....		10	10	
40. Royal Air Maroc .....	3	3		
41. SAA, South African Airways .....	2			
42. Sabena .....	14	6	5*	
43. SAS, Scandinavian Airlines System .....	19	6	6	
44. Saudi Arabian Airlines .....		1		
45. Seaboard World Airlines .....	4		2	
46. Singapore Airlines .....	2			
47. TAP, Transportes Aereos Portugueses .....	7	7*		
48. Tarom, Romanian Air Transport .....	4			
49. TMA, Trans Mediterranean Airways .....			8	
50. Tunis Air .....	1	3		
51. Türk Hava Yollari .....	7	2		
52. TWA, Trans World Airlines .....	9	7*		
53. Varig, Viação Aérea Rio-Grandense .....	3	3		
Anzahl Unternehmen — Nombre des entreprises	37	36	12	1

\* einfache Kurse — vols aller simple

### 10. Gewerbmässiger Verkehr auf den Flugplätzen

#### Trafic commercial sur les aérodromes

Ohne Schul- und Schleppflüge — Sans vols d'instruction et de remorquage

Flugplätze Aérodromes	Bewegungen Mouvements		Zahlende Passagiere Passagers payants	
	1973	1974	1973	1974
<b>Regionalflugplätze — Aérodromes régionaux</b>				
Bern-Belp .....	4 013	4 620 <sup>2</sup>	7 100	8 223 <sup>2</sup>
Les Eplatures .....	840	746	1 638	2 061
Grenchen .....	1 146	884	2 005	1 536
Lausanne-La Blécherette .....	370	225	410	250
Samedan .....	1 805	1 861 <sup>3</sup>	3 305	3 255 <sup>3</sup>
Sion .....	4 428	4 157	9 326	8 711
<b>Flugfelder — Champs d'aviation</b>				
Altenrhein .....	1 346	574	1 251	574
Ascona .....	893	1 231	1 021	1 170
Bad Ragaz .....	406	332	649	469
Biel-Kappelen .....	552	370	726	404
Birrfeld .....	1 962	1 664	1 683	1 526
Blumental b. Müren <sup>1</sup> .....	26	40	32	116
Buttwil .....	210	354	164	426
Davos <sup>1</sup> .....	24	—	64	—
Ecuwillens .....	496	367	576	454
Fricktal-Schupfart .....	1 568	1 182	2 251	1 536
Hasenstrick .....	1 062	876	1 860	1 609
Langenthal .....	940	740	1 316	1 061
Lauberhorn <sup>1</sup> .....	110	78	185	176
Locarno .....	14 266	5 038	12 427	4 839
Lommis .....	362	381	399	389
Lugano .....	3 810	3 462	8 178	6 549
Luzern-Beromünster .....	446	632	467	475
Männlichen <sup>1</sup> .....	1 307	327	619	437
Neuchâtel .....	382	250	479	282
Olten .....	302	249	336	298
Schwarzsee <sup>1</sup> .....	96	32	70	126
Sitterdorf .....	778	668	1 341	1 174
Thun .....	320	304	341	371
Wangen-Lachen .....	306	236	407	343
Yverdon .....	—	—	—	—
Diverse .....	1 880	1 815	1 522	1 395
<b>Helikopterflugfelder — Champs d'aviation pour hélicoptères</b>				
Erstfeld .....	186	256	43	74
Feusisberg .....	150	—	182	—
Gstaad-Inn Grund <sup>1</sup> .....	1 216	1 276	1 571	1 624
Lauterbrunnen .....	461	1 176	269	1 615
St. Moritz .....	970	1 048	1 014	1 130
Zermatt .....	3 816	2 854	3 398	3 099
<b>Total</b>	<b>53 251</b>	<b>40 305</b>	<b>68 625</b>	<b>57 777</b>

<sup>1</sup> Winterflugfeld — Champ d'aviation d'hiver

<sup>2</sup> Davon 274 (312) Bewegungen mit 4019 (2926) Passagieren im Linienverkehr London—Bern v. v. der Dan-Air

Dont 274 (312) mouvements et 4019 (2926) passagers en trafic de lignes Londres—Berne v. v. de la compagnie Dan-Air

<sup>3</sup> Davon 177 (154) Bewegungen mit 695 (668) Passagieren im Linienverkehr Zürich—Samedan v. v. der ALAG

Dont 177 (154) mouvements et 695 (668) passagers en trafic de lignes Zurich—Samedan v. v. de la compagnie ALAG

Anmerkung: Unproduktive Flüge nicht inbegriffen

Remarque: Vols improductifs non compris

### 11. 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- Rothornletscher .....
	Gstellhorn .....	44	173		Alphubel .....
	Gumm .....	12	44		Arolla .....
	Hotel Steingletscher .....	—	—		Bec de Nendaz .....
	Kanderfirn .....	34	40		Croix de Cœur .....
	Rosenegg-West .....	35	118		Ebneflüh .....
	Staldenhorn .....	53	193		Glacier de Breney .....
	Sustenlimmi .....	—	—		Glacier de Trient .....
	Wallegg .....	125	456		Glacier de Tsanfleuron .....
GL	Glärnischfirn .....	1	1		Grimenz .....
	(nur vom 1. 11.—30. 6. — du 1. 11. au 30. 6. seule- ment)				Jungfrauoch .....
	Limmerenfirn .....	—	—		Langgletscher .....
GR	Alp Secha .....	—	—		Monte Rosa-Grenzsattel .....
	Alp Trida .....	—	—		Petit Combin .....
	Crap Sogn Gion .....	84	248		Rosa Blanche .....
	Fuorcla Schlattain .....	—	—		Theodulgletscher .....
	Fuorcla Surlej .....	8	24		Unterthorn .....
	Las Trais Fluors .....	—	—	VD	Wildhorn .....
	Madrisahorn .....	—	—		Col des Mosses .....
	Piz Corvatsch .....	—	—		Leysin .....
	Piz Rosatsch .....	—	—		BE/VS Petersgrat .....
	Piz Surlej .....	—	—		GL/GR Vorabgletscher .....
	Vadret del Forno .....	—	—		GL/UR Clariden-Hüfifirn .....
	Vadret Pers .....	—	—		
					<b>Total 1974</b>
					<b>2 686</b>
					<b>12 273</b>
					<b>2 649</b>
					<b>9 712</b>
b) Verkehr nach Aussenlandeplätzen Trafic à destination de places d'atterrissage en campagne				1973	1974
Flüge — Vols:				37 413	36 491
Beförderte Personen (Gratispassagiere inbegriffen): Passagers transportés (passagers transportés à titre gratuit inclus):				24 845	31 362
Beförderte Fracht in Tonnen: Fret transporté, en tonnes:				27 909	25 675

## 12. Privatflugwesen — Aviation privée

	Motorflug — Vol à moteur					Segelflug — Vol à voile		
	Platzflüge <sup>1</sup> Vols autour de l'aérodrome <sup>1</sup>	Reiseflüge Vols de voyage	Total Bewegungen Mouvements	Davon Schulung Dont vols d'école	Passagiere <sup>2</sup> Passagers <sup>2</sup>	Starte Décollages	Dauer h	Durée min
<b>Flughäfen — Aéroports</b>								
Zürich .....	6 610	16 147	22 757	5 405	26 087	—	—	—
Genève-Cointrin .....	30 846	17 144	47 990	16 049	22 514	—	—	—
Basel-Mülhausen .....	40 120	17 504	57 624	30 268	64 474	—	—	—
Bern-Belp .....	71 094	11 968	83 062	57 399	21 444	3 351	1 968	08
Les Eplatures .....	17 642	2 280	19 922	5 016	7 908	992	821	26
Grenchen .....	51 154	5 546	56 700	37 379	13 718	9 650	4 931	40
Lausanne-La Blécherette ...	29 376	5 761	35 137	23 381	9 251	—	—	—
Samedan .....	1 312	4 473	5 785	—	7 294	1 813	4 336	09
Sion .....	20 742	4 959	25 701	17 247	10 181	970	790	17
<b>Flugfelder — Champs d'aviation</b>								
Altenrhein .....	11 914	3 131	15 045	7 920	2 836	647	305	44
Amlikon .....	3 290	26	3 316	132	28	4 998	2 136	21
Ascona .....	4 440	2 517	6 957	3 508	3 601	6	10	29
Bad Ragaz .....	11 960	1 838	13 798	3 188	4 310	592	834	42
Bellechasse .....	2 036	—	2 036	—	—	932	783	57
Bex .....	12 684	20	12 704	5 161	2 045	1 128	885	54
Biel-Kappelen .....	10 530	1 928	12 458	7 464	3 752	—	—	—
Birrfeld .....	79 178	8 614	87 792	53 961	10 340	10 826	4 106	41
Buttwil .....	34 974	742	35 716	24 676	589	1 987	1 137	12
La Côte .....	5 488	3 387	8 875	—	2 964	—	—	—
Courtelary .....	5 442	—	5 442	—	—	2 542	1 730	50
Dittingen .....	1 974	40	2 014	—	—	1 073	811	06
Ecuvillens .....	14 562	3 483	18 045	10 428	4 703	—	—	—
Fricktal-Schupfart .....	24 808	1 366	26 174	19 318	1 717	2 802	1 783	26
Gruyères .....	7 226	4 037	11 263	6 072	3 422	—	—	—
Hasenstrick .....	758	414	1 172	66	1 178	—	—	—
Hausen am Albis .....	5 240	358	5 598	2 504	691	1 718	1 349	35
Lachen (Wasserflugzeuge) ...	46	44	90	—	20	—	—	—
Langenthal .....	8 796	281	9 077	3 067	1 940	2 113	1 162	16
Locarno .....	48 652	3 990	52 642	39 342	19 581	893	627	26
Lommis .....	25 102	1 440	26 542	20 654	2 755	—	—	—
Lugano .....	26 154	7 850	34 004	18 966	25 560	12	11	20
Luzern-Beromünster .....	17 940	2 238	20 178	11 728	5 534	589	370	32
Montricher .....	—	—	—	—	—	4 350	3 025	31
Môtiers .....	2 534	10	2 544	1 664	1 342	—	—	—
Neuchâtel .....	14 808	2 806	17 614	7 011	8 468	1 998	1 156	31
Ofren .....	8 240	1 831	10 071	4 156	2 884	1 325	832	09
Porrentruy .....	7 793	905	8 703	4 000	1 034	625	444	29
Schaffhausen .....	6 204	300	6 504	—	98	3 177	3 081	05
Schänis .....	13 998	—	13 998	—	—	8 436	8 368	03
Sézegnin .....	2 542	—	2 542	2 542	—	—	—	—
Sitterdorf .....	17 088	853	17 941	14 894	805	—	—	—
Speck-Fehraltorf .....	27 314	3 121	30 435	21 238	3 419	708	583	04
Thun .....	6 656	1 117	7 773	2 404	2 458	1 014	671	50
Triengen .....	7 200	2 278	9 478	5 674	1 717	—	—	—
Wangen-Lachen .....	8 618	3 193	11 811	5 744	1 852	—	—	—
Winterthur .....	988	5	993	—	8	2 198	835	32
Yverdon .....	6 584	626	7 210	3 563	856	—	—	—
Diverse .....	22 404	4 560	26 964	10 914	6 798	3 346	2 491	12
Diverse alpine Segelfluglager	—	—	—	—	—	2 563	5 651	55
<b>Total 1974</b> .....	<b>785 066</b>	<b>155 131</b>	<b>940 197</b>	<b>514 103</b>	<b>312 176</b>	<b>79 374</b>	<b>58 038</b>	<b>32</b>
Total 1973 .....	792 630	156 255	948 885	531 841	290 807	74 475	51 088	52
Zu- oder Abnahme in Prozenten gegenüber dem Vorjahr .....	—1,0	—0,7	—0,9	—3,3	+7,3	+6,6	+13,6	
Augmentation ou diminution en pour-cent par rapport à l'année précédente								

<sup>1</sup> Starte und Landungen  
<sup>2</sup> Ohne Besatzung; ohne Flugschüler

<sup>1</sup> Décollages et atterrissages  
<sup>2</sup> Sans équipage; sans élève-pilote

### 13. Luftfahrtpersonal — Personnel aéronautique

Gültige Ausweise und Bewilligungen am 31. Dezember Licences personnelles et autorisations valables le 31 décembre	1973	1974
<b>1. Schulen für die Ausbildung von — Ecoles pour l'instruction des</b>		
Privatpiloten — Pilotes privés .....	3	3
Privat- und Berufspiloten — Pilotes privés et professionnels .....	40	39
Privat- und Berufspiloten, inkl. IFR-Piloten — Pilotes privés et professionnels, inclus pilotes de vol aux instruments .....	5	5
IFR-Piloten — Pilotes de vol aux instruments .....	1	1
Linienpiloten — Pilotes de ligne .....	4	4
Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère .....	4	5
Segelfliegern — Pilotes de planeur .....	39	39
Fallschirmspringern — Parachutistes .....	5	5
Ballonfahrern — Pilotes de ballon .....	6	7
<b>Total</b> .....	<b>107</b>	<b>108</b>
<b>2. Flugpersonal — Personnel navigant</b>		
Privatpiloten — Pilotes privés .....	4 684	4 749
Berufspiloten (beschränkter Ausweis) — Pilotes professionnels (licences restreintes) .....	330	321
Berufspiloten — Pilotes professionnels .....	590	611
Berufspiloten 1. Klasse — Pilotes professionnels de 1re classe .....	106	100
Linienpiloten — Pilotes de ligne .....	608	612
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) .....	332	338
Segelflieger — Pilotes de planeur .....	2 006	2 162
Navigatoren — Navigateurs .....	33	22
Bordfunker — Radiotélégraphistes navigants .....	—	—
Bordmechaniker — Mécaniciens navigants .....	203	213
Ballonfahrer — Pilotes de ballon .....	46	51
Berufs-Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère professionnels .....	79	81
Privat-Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère privés .....	45	77
Fallschirmspringer — Parachutistes .....	628	626
Anerkennung von ausländischen Ausweisen — Validations de licences étrangères .....	178	169
Lernausweise für Motor- und Segelflugschüler — Cartes d'élèves-pilotes d'avion et de planeur .....	2 632	2 557
Lernausweise für Bordmechaniker — Cartes d'élèves-mécaniciens navigants .....	13	1
Lernausweise für Ballonfahrer — Cartes d'élèves-pilotes de ballon .....	13	12
Lernausweise für Hubschrauberpiloten — Cartes d'élèves-pilotes d'hélicoptère .....	8	9
Lernausweise für Fallschirmspringer — Cartes d'élèves-parachutistes .....	188	146
<b>Total</b> .....	<b>12 722</b>	<b>12 857</b>
<b>3. Bodenpersonal — Personnel de l'infrastructure</b>		
Luftfahrzeugkontrolleure Kategorie I — Contrôleurs d'aéronefs de catégorie I .....	158	175
Luftfahrzeugkontrolleure Kategorie II — Contrôleurs d'aéronefs de catégorie II .....	437	449
Fallschirmwarte — Plieurs de parachutes .....	94	90
Luftfahrzeugschweisser — Soudeurs d'aéronefs .....	33	31
Flugverkehrsleiter Kategorie I — Contrôleurs de la circulation aérienne de catégorie I .....	221	231
Flugverkehrsleiter Kategorie II — Contrôleurs de la circulation aérienne de catégorie II .....	20	20
Flugverkehrsleiter-Gehilfen — Aides-contrôleurs de la circulation aérienne .....	92	105
Flugdienstberater — Agents techniques d'exploitation .....	76	74
<b>Total</b> .....	<b>1 131</b>	<b>1 175</b>

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

### 14. Förderung des fliegerischen Nachwuchses — Formation aéronautique subventionnée

	1973	1974
<b>1. Fliegerische Vorschulung (FVS) — Instruction aéronautique préparatoire (IAP)</b>		
Einschreibungen — Inscriptions .....	1 387	1 279
Schüler Kurs 1 — Elèves du cours 1 .....	237	251
Kurs 1 bestanden — Elèves ayant réussi le cours 1 .....	165	179
Schüler Kurs 2 — Elèves du cours 2 a) .....	192	162
Kurs 2 bestanden — Elèves ayant réussi le cours 2 .....	124	114
<b>2. Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) — Ecole suisse d'aviation de transport (ESAT)</b>		
Pilotenschüler — Elèves-pilotes .....	40	70
Examen bestanden — Elèves ayant réussi l'examen .....	28	35
Bordmechanikerschüler — Elèves-mécaniciens navigants .....	12	12
Examen bestanden — Elèves ayant réussi l'examen .....	12	12

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



**15. In der Schweiz eingetragene Luftfahrzeuge — Aéronefs immatriculés en Suisse**  
Bestand am 31. Dezember — Etat au 31 décembre

	1971	1972	1973	1974
<b>1. Flugzeuge mit 15 Tonnen und mehr Höchstabfluggewicht — Avions d'un poids maximal au décollage de 15 tonnes ou plus</b>				
a) Im gewerbsmässigen Einsatz — En trafic commercial				
Swissair .....	39	40	42	49
Balair .....	8	5	5	5
SATA .....	4	5	6	6
Transvalair .....	—	—	—	1
Übrige — Autres .....	2	3	2	2
b) Im nichtgewerbsmässigen Einsatz — En trafic non commercial	1	1	2	3
<b>2. Flugzeuge unter 15 Tonnen Höchstabfluggewicht — Avions d'un poids maximal au décollage inférieur à 15 tonnes</b>				
a) Im gewerbsmässigen Einsatz — En trafic commercial	259	279	335	297
b) Im nichtgewerbsmässigen Einsatz — En trafic non commercial	745	740	755	838
<b>Total Flugzeuge — Avions</b>	<b>1 058</b>	<b>1 073</b>	<b>1 147</b>	<b>1 201</b>
<b>3. Hubschrauber — Hélicoptères</b>	<b>33</b>	<b>38</b>	<b>43</b>	<b>47</b>
<b>4. Motorsegler — Motoplaneurs</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>25</b>
<b>5. Segelflugzeuge — Planeurs</b>	<b>447</b>	<b>480</b>	<b>511</b>	<b>549</b>
<b>6. Ballone — Ballons</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>28</b>	<b>30</b>
<b>7. Hänggleiter, Eintrag erst ab 1974 — Planeurs de pente, immatriculation dès 1974 seulement</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>446</b>
<b>Gesamttotal — Total général</b>	<b>1 576</b>	<b>1 630</b>	<b>1 747</b>	<b>2 298</b>

**16. Luftfahrzeugbuch — Registre des aéronefs**

1. Luftfahrzeuge — Aéronefs	1973	1974	2. Hypotheken — Hypothèques	1973	1974
	Bestand am 1. Januar — Etat au 1er janvier	52		62	Anzahl Luftfahrzeugverschreibungen am 31. Dezember — Nombre d'hypothèques sur aéronefs au 31 décembre
Aufnahmen — Inscriptions	16	9	davon Gesamtpfandrechte — dont hypothèques globales	3	3
Streichungen — Radiations	6	7	Mitverpfändete Ersatzteillager — Dépôts de pièces de rechange hypothéqués	1	1
Bestand am 31. Dezember — Etat au 31 décembre	62	64	Eintragungen — Inscriptions	19	14
davon — dont:			Löschungen — Radiations	8	9
Flugzeuge — Avions			Pfandsummen — Hypothèques:		
bis — jusqu'à			unter — de moins de		
2000 kg	14	14	Fr. 100 000	6	7
2001—5700 kg	7	9	100 000—1 Mio	24	25
5701—9000 kg	1	—	1—10 Mio	15	19
über — de plus de			10 Mio	7	8
9000 kg	20	19	Höchstbetrag einer Hypothek in Mio — Hypothèque maximale en millions	18,7	34
Hubschrauber — Hélicoptères	13	15	Hypothekensumme insgesamt in Mio — Montant total des hypothèques en millions	178,5	217,3
Motorsegler — Motoplaneurs	—	—			
Segelflugzeuge — Planeurs	7	7			
Freiballone — Ballons libres	—	—			

**17. Unfälle schweizerischer Luftfahrzeuge — Accidents d'aéronefs suisses**

Luftfahrzeuge unter 9000 kg Aéronefs d'un poids inférieur à 9000 kg	Total Unfälle Total des accidents				Tödliche Unfälle Accidents mortels				Tote Morts		Zerstörte Luftfahrzeuge Avions détruits	
	Im gewerbsm. Luftverkehr Dans le trafic commercial		Im Privatflug- verkehr Dans l'aviation privée		Im gewerbsm. Luftverkehr Dans le trafic commercial		Im Privatflug- verkehr Dans l'aviation privée					
	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974		
Einmotorige Flugzeuge — Avions monomoteurs	1	2	46	33	—	2	10	8	22	17	13	15
Mehrmotorige Flugzeuge — Avions multimoteurs	—	—	8	1	—	—	1	1	7	2	1	1
Drehflügler — Aéronefs à voilure tournante	3	3	5	3	1	1	—	1	1	4	3	2
Motorsegler — Motoplaneurs	—	—	1	—	—	—	1	—	2	—	1	—
Segelflugzeuge — Planeurs	—	—	13	8	—	—	1	—	1	—	7	5
Ballone — Ballons	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Hänggleiter — Planeurs de pente	—	—	—	5	—	—	3	—	—	3	—	5
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>73</b>	<b>52</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>33</b>	<b>26</b>	<b>25</b>	<b>28</b>

<sup>1</sup> Nicht inbegriffen sind 37 Bagatellunfälle, welche der ordentlichen Untersuchung nicht unterstellt waren.

**Anmerkungen:**

Die vorliegende Statistik bezieht sich für das Jahr 1974 auf einen Gesamtbestand von 1775 Luftfahrzeugen und eine Flugstundenzahl von 376 000 (ohne Hänggleiter).

Unfälle von Luftfahrzeugen über 9000 kg:

— Thulé 12. 4. HB-ICP (Caravelle) harte Landung mit Fahrwerkbruch

Ausserdem sind zu erwähnen:

— fünf Unfälle ausländischer Luftfahrzeuge in der Schweiz (3 deutsche, 1 französisches und 1 griechisches Flugzeug)

<sup>1</sup> Ne sont pas compris dans ce chiffre 37 accidents bagatelles qui n'étaient pas soumis à l'enquête réglementaire.

**Remarques:**

La statistique ci-dessus se rapporte, pour l'année 1974, à un effectif de 1775 aéronefs et à un nombre d'heures de vol de 376 000 (sans planeurs de pente).

Accidents d'aéronefs d'un poids supérieur à 9000 kg:

— Thulé 12. 4. HB-ICP (Caravelle) atterrissage brutal provoquant le bris du train d'atterrissage

Il faut mentionner en outre:

— cinq accidents survenus en Suisse à des aéronefs étrangers (3 avions allemands, 1 français et 1 grec)

## 18. Verkehrsströme im Linienverkehr — Courants dans le trafic de lignes

Personenverkehr Abfliegende Passagiere  Trafic de passagers Passagers partants	Zürich		Genève		Basel		Güterverkehr in Bruttotonnen In der Rangfolge der Ausfuhr 1974 Trafic de marchandises en tonnes brutes Dans l'ordre de l'exportation en 1974	Einfuhr Importation		Ausfuhr Exportation	
	1973	1974	1973	1974	1973	1974		1973	1974	1973	1974
<b>1. Schweiz—Europa Suisse—Europe</b>							<b>1. Europa — Europe</b>				
Frankreich — France .....	134 950	146 389	269 747	282 430	70 250	65 621	Grossbritannien — Grande-Bretagne ..	5 575,6	4 885,5	3 715,9	3 329,2
Paris .....	100 796	106 202	217 625	225 757	50 711	48 979	Deutschland (BRD) — Allemagne (RFA)	2 721,7	2 276,4	948,8	878,5
Deutschland (BRD) — Allemagne (RFA)	367 707	373 677	96 189	95 338	18 025	19 139	Frankreich — France .....	1 846,4	1 774,9	769,3	671,0
Düsseldorf .....	82 671	79 841	20 795	19 889	3 685	3 837	Spanien — Espagne .....	670,2	756,7	578,4	611,3
Frankfurt — Francfort .....	68 678	74 229	27 777	32 040	3 962	2 145	Niederlande — Pays-Bas .....	1 510,5	1 531,7	449,5	464,7
München — Munich .....	77 133	79 027	19 941	18 146	3 729	5 216	Belgien, Luxemburg — Belgique, Luxembourg	597,6	613,2	343,0	392,5
Grossbritannien — Grande-Bretagne ..	201 847	201 716	162 671	149 155	35 021	33 606	Schweden — Suède .....	486,2	412,2	395,0	340,2
London — Londres .....	175 512	176 055	150 322	138 347	30 005	29 464	Italien — Italie .....	592,8	542,6	386,1	333,7
Italien — Italie .....	131 132	131 142	86 016	82 356	14 997	15 101	Österreich — Autriche .....	255,3	334,6	234,4	259,8
Mailand — Milan .....	59 544	58 647	26 456	22 018	6 982	6 948	Portugal — Portugal .....	133,9	131,4	206,2	207,7
Rom — Rome .....	42 167	41 910	40 025	41 259	4 112	3 736	Griechenland — Grèce .....	99,7	77,5	250,8	192,9
Spanien — Espagne .....	120 530	110 282	114 499	106 810	11 717	11 254	Finnland — Finlande .....	87,8	63,4	157,8	149,6
Madrid .....	50 528	47 628	44 188	40 964	3 258	3 026	Norwegen — Norvège .....	34,9	45,4	179,2	147,2
Österreich — Autriche .....	120 636	121 095	14 678	13 453	5 881	6 019	Irland — Irlande .....	140,5	118,7	150,4	141,7
Wien — Vienne .....	92 084	93 427	13 283	12 025	5 282	5 310	Dänemark — Danemark .....	169,0	120,1	138,5	121,4
Niederlande — Pays-Bas .....	86 492	89 081	34 981	34 290	5 696	5 311	Jugoslawien — Yougoslavie .....	48,1	90,0	106,0	117,1
Belgien — Belgique .....	47 352	47 057	57 321	56 846	5 859	6 171	Ungarn — Hongrie .....	44,4	51,8	124,7	114,7
Griechenland — Grèce .....	53 277	40 935	28 941	24 855	3 410	2 998	Tschechoslowakei — Tchécoslovaquie	19,4	16,4	98,6	108,7
Dänemark — Danemark .....	35 748	40 833	15 567	14 918	2 864	2 891	Türkei — Turquie .....	191,7	243,0	82,8	87,2
Schweden — Suède .....	38 879	43 461	13 090	13 401	2 649	2 976	Rumänien — Roumanie .....	19,2	25,1	88,0	69,5
Jugoslawien — Yougoslavie .....	51 070	51 649	3 128	2 963	1 273	1 319	Bulgarien — Bulgarie .....	83,4	34,6	28,4	50,8
Türkei — Turquie .....	36 790	41 117	11 231	10 717	1 625	2 144	Sowjetunion — Union soviétique .....	451,6	247,2	43,0	48,0
Portugal — Portugal .....	28 051	26 619	16 216	14 664	2 013	2 094	Übrige Länder — Autres pays .....	81,6	53,8	169,6	214,0
Übrige Länder — Autres pays .....	121 482	131 244	28 642	32 403	6 310	9 022	<b>Total</b> .....	<b>15 861,5</b>	<b>14 446,2</b>	<b>9 644,4</b>	<b>8 051,4</b>
<b>Total</b> .....	<b>1 575 943</b>	<b>1 596 297</b>	<b>952 917</b>	<b>934 599</b>	<b>187 590</b>	<b>185 666</b>	<b>2. Aussereuropäische Destinationen</b>				
<b>2. Aussereuropäische Destinationen</b>							<b>Destinations extra-européennes</b>				
<b>Destinations extra-européennes</b>							Nordamerika — Amérique du Nord ..	9 579,9	10 775,2	7 793,4	7 607,7
Nordamerika — Amérique du Nord ..	263 755	251 643	105 713	91 573	10 425	10 058	Vereinigte Staaten — Etats-Unis ..	8 306,0	9 351,0	6 603,0	6 401,7
Vereinigte Staaten — Etats-Unis ..	209 927	188 224	90 830	76 090	8 370	7 599	Kanada — Canada .....	1 003,0	1 316,7	999,8	987,9
Kanada — Canada .....	49 461	58 263	12 757	13 329	1 742	2 042	Mexiko — Mexique .....	270,9	107,4	190,6	218,1
Afrika — Afrique .....	83 039	97 513	79 205	91 564	7 059	8 724	Ferner Osten — Extrême-Orient .....	3 047,5	3 571,3	2 167,2	2 224,1
Ägypten — Egypte .....	10 367	14 260	7 442	12 739	235	618	Japan — Japon .....	1 194,8	998,7	933,2	955,4
Südafrika — Afrique du Sud .....	17 670	19 843	4 978	6 515	630	622	Australien — Australie .....	29,0	536,1	205,9	325,5
Tunesien — Tunisie .....	5 458	8 198	10 848	12 563	1 297	1 787	Indien — Inde .....	266,6	383,6	195,3	249,2
Algerien — Algérie .....	4 162	4 920	12 655	13 753	897	1 210	Hongkong — Hongkong .....	721,0	721,5	171,8	219,6
Marokko — Maroc .....	7 379	6 795	11 397	9 928	1 232	1 069	Afrika — Afrique .....	3 605,6	3 305,5	1 705,2	1 704,7
Mittlerer Osten — Moyen-Orient .....	79 745	91 269	35 394	39 153	3 440	4 016	Südafrika — Afrique du Sud .....	980,3	494,4	344,6	352,0
Israel — Israël .....	59 953	66 986	10 474	9 021	2 239	2 450	Algerien — Algérie .....	6,4	3,3	206,3	230,9
Iran — Iran .....	8 049	10 868	10 681	12 888	405	598	Nigeria — Nigéria .....	9,0	29,0	109,0	215,4
Libanon — Liban .....	5 456	6 215	8 016	10 049	378	521	Libyen — Libye .....	16,1	2,8	76,2	124,6
Ferner Osten — Extrême-Orient .....	50 187	53 647	42 100	40 910	2 294	3 111	Ägypten — Egypte .....	72,0	307,2	87,1	113,6
Japan — Japon .....	19 648	16 814	23 498	22 791	795	952	Mittlerer Osten — Moyen-Orient .....	2 528,5	2 566,6	1 496,2	1 619,1
Indien — Inde .....	8 610	9 941	6 976	5 224	383	393	Israel — Israël .....	1 652,8	1 755,9	492,3	668,5
Australien, Ozeanien — Australie,							Saudiarabien — Arabie saoudite ..	1,5	3,7	310,5	213,4
Océanie .....	8 229	7 610	2 757	3 172	486	780	Iran — Iran .....	383,5	371,1	175,9	192,4
Südamerika — Amérique du Sud .....	34 194	37 614	16 920	16 517	1 672	2 478	Libanon — Liban .....	157,9	113,1	143,6	163,3
Brasilien — Brésil .....	12 988	13 174	8 362	8 043	526	575	Arabische Emirate — Emirats arabes	207,1	237,3	181,2	133,3
Argentinien — Argentine .....	8 970	11 266	3 688	3 585	257	424	Südamerika — Amérique du Sud .....	2 651,8	2 043,4	1 310,3	1 453,6
<b>Total</b> .....	<b>510 920</b>	<b>531 686</b>	<b>279 332</b>	<b>279 717</b>	<b>24 890</b>	<b>28 387</b>	Brasilien — Brésil .....	218,2	244,5	516,7	593,2
<b>Gesamttotal — Total général</b> .....	<b>2 086 863</b>	<b>2 127 983</b>	<b>1 232 249</b>	<b>1 214 316</b>	<b>212 480</b>	<b>214 053</b>	Argentinien — Argentine .....	2 179,0	1 351,2	107,3	237,6
							Venezuela — Venezuela .....	13,0	94,4	252,3	214,2
							<b>Total</b> .....	<b>21 413,3</b>	<b>22 317,0</b>	<b>14 472,3</b>	<b>14 609,2</b>
							<b>Gesamttotal — Total général</b> .....	<b>37 274,8</b>	<b>36 763,2</b>	<b>24 116,7</b>	<b>23 660,6</b>

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

Abfliegende Passagiere Passagers partants	Zürich		Genève		Basel	
	1973	1974	1973	1974	1973	1974
<b>1. Schweiz—Europa Suisse—Europe</b>						
Spanien — Espagne .....	87 815	92 662	45 001	38 336	29 491	25 869
Palma/Ibiza .....	45 724	56 906	25 788	23 382	24 093	22 497
Grossbritannien — Grande-Bretagne .....	75 894	59 313	35 166	38 159	62 120	22 816
London — Londres .....	71 044	56 586	34 323	37 825	47 967	20 987
Skandinavien — Scandinavie .....	16 169	12 104	16 178	21 282	2 766	2 179
Stockholm .....	3 907	2 725	10 558	11 303	265	992
Griechenland — Grèce .....	31 544	19 287	6 094	2 483	1 698	2 322
Athen — Athènes .....	19 167	10 034	3 895	1 879	1 697	2 322
Jugoslawien — Yougoslavie .....	21 645	20 559	1 516	272	632	—
Deutschland (BRD) — Allemagne (RFA) .....	19 181	18 472	2 491	1 605	1 560	196
Berlin .....	8 640	13 375	583	906	980	—
Frankreich — France .....	7 673	5 932	10 818	8 372	4 766	4 713
Italien — Italie .....	11 736	12 880	3 550	2 235	1 668	678
Türkei — Turquie .....	18 358	11 626	3 263	1 590	401	487
Portugal — Portugal .....	7 596	9 892	3 702	3 221	598	98
Übrige Länder — Autres pays .....	48 980	42 635	9 521	6 259	2 989	5 029
<b>Total .....</b>	<b>346 591</b>	<b>305 362</b>	<b>137 300</b>	<b>123 814</b>	<b>108 689</b>	<b>64 387</b>
<b>2. Aussereurop. Destinationen Destinations extra-européennes</b>						
Nordamerika — Amérique du Nord .....	34 047	34 943	26 316	12 133	1 964	1 459
Vereinigte Staaten — Etats-Unis .....	32 853	33 891	25 325	11 940	1 778	1 004
Afrika — Afrique .....	65 886	65 392	16 944	14 894	13 618	20 976
Tunesien — Tunisie .....	17 684	14 437	6 584	4 561	1 354	2 256
Kanarische Inseln — Iles Canaries .....	27 568	34 778	7 980	8 008	608	529
Marokko — Maroc .....	7 995	6 332	1 071	1 937	280	804
Ostafrika — Afrique orientale .....	7 258	5 215	368	77	11 284	17 006
Ferner Osten — Extrême-Orient .....	23 590	24 032	40	693	173	172
Thailand — Thaïlande .....	15 648	16 157	—	—	—	151
Sri Lanka — Sri Lanka .....	6 801	6 927	—	—	—	18
Südamerika — Amérique du Sud .....	6 319	7 186	20	117	48	251
Brasilien — Brésil .....	5 827	6 917	17	117	—	—
Mittlerer Osten — Moyen-Orient .....	2 148	1 362	382	652	22	8
<b>Total .....</b>	<b>131 990</b>	<b>132 915</b>	<b>43 702</b>	<b>28 489</b>	<b>15 825</b>	<b>22 866</b>
<b>Gesamttotal — Total général .....</b>	<b>478 581</b>	<b>438 277</b>	<b>181 002</b>	<b>152 303</b>	<b>124 514</b>	<b>87 253</b>

20. Nordatlantikverkehr 1973 — Trafic sur l'Atlantique-Nord en 1973

	Richtung — Direction		Total	Veränderung gegenüber 1972 Variation par rapport à 1972 %
	West—Ost Ouest—Est	Ost—West Est—Ouest		
<b>1. Linienverkehr — Trafic de lignes</b>				
Flüge — Vols:				
Passagierflüge — Vols de passagers .....	37 000	36 944	73 944	+ 1,5
Frachtflüge — Vols de fret .....	5 641	5 955	11 596	+ 4,8
<b>Total .....</b>	<b>42 641</b>	<b>42 899</b>	<b>85 540</b>	<b>+ 2,0</b>
Sitzplatzangebot — Places offertes:				
Erste Klasse — Première classe .....	782 543	781 188	1 563 731	+ 2,9
Economy-Klasse — Classe économique .....	7 909 706	7 890 982	15 800 688	+ 9,5
<b>Total .....</b>	<b>8 692 249</b>	<b>8 672 170</b>	<b>17 364 419</b>	<b>+ 8,9</b>
Beförderte Passagiere — Passagers transportés:				
Erste Klasse — Première classe .....	266 042	271 449	537 491	+ 2,9
Economy-Klasse — Classe économique .....	4 638 693	4 852 840	9 491 533	+ 5,7
<b>Total .....</b>	<b>4 904 735</b>	<b>5 124 289</b>	<b>10 029 024</b>	<b>+ 5,5</b>
Sitzplatz-Ausnutzung in % — Coefficient moyen d'occupation des places en %:				
Erste Klasse — Première classe .....	34,0	34,7	34,4	—
Economy-Klasse — Classe économique .....	58,6	61,5	60,1	— 3,5 <sup>1</sup>
<b>Total .....</b>	<b>56,4</b>	<b>59,1</b>	<b>57,8</b>	<b>— 1,8<sup>1</sup></b>
Beförderte Güter in Tonnen — Marchandises transportées, en tonnes:				
Passagierflüge — Vols de passagers .....	177 829	152 410	330 239	+11,7
Frachtflüge — Vols de fret .....	149 042	138 364	287 406	+11,7
<b>Total .....</b>	<b>326 871</b>	<b>290 774</b>	<b>617 645</b>	<b>+11,7</b>
<b>2. Nichtlinienverkehr Trafic hors des lignes</b>				
Anzahl Flüge — Nombre de vols .....	5 538	5 314	10 852	+23,0
Beförderte Passagiere — Passagers transportés .....	834 242	837 044	1 671 286	+25,7
Beförderte Güter in Tonnen — Marchandises transportées, en tonnes .....	15 409	8 765	24 174	+44,6

<sup>1</sup> Prozentpunkte  
Quelle: IATA-Statistik

<sup>1</sup> Variations dans le pourcentage  
Source: Statistique de l'IATA

## 21. Flugsicherung/Luftstrassenverkehr

## 21. Sécurité aérienne/Trafic dans les voies aériennes

### a) Festes Flugfernmeldenetz (AFTN)

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

Jahr Année	Zürich				Genève			
	Anzahl Übermittlungen			Zu- oder Abnahme gegenüber dem Vorjahr %	Nombre de transmissions			Augmentation ou diminution par rapport à l'année précédente %
	Eingang	Ausgang	Total		Entrée	Sortie	Total	
1964	929 200	1 640 700	2 569 900	+42,1	312 100	557 800	869 900	+11,7
1965	976 000	1 745 900	2 721 900	+ 5,9	335 800	668 900	1 004 700	+15,5
1966	1 048 450	1 905 200	2 953 650	+ 8,5	379 500	781 000	1 160 500	+15,5
1967	1 273 250	2 281 850	3 555 100	+20,4	399 950	838 800	1 238 750	+ 6,7
1968	1 207 850	2 117 900	3 325 750	- 6,5	427 250	818 850	1 246 100	+ 0,6
1969	1 299 100	2 240 200	3 539 300	+ 6,4	468 350	723 650	1 192 000	- 4,3
1970	1 378 250	2 300 400	3 678 650	+ 3,9	537 550	736 150	1 273 700	+ 6,8
1971	1 432 800	2 332 100	3 764 900	+ 2,3	557 800	720 000	1 277 800	+ 0,3
1972	1 535 600	2 392 800	3 928 400	+ 4,3	557 300	756 100	1 313 400	+ 2,8
1973	1 516 800	2 405 000	3 921 800	- 0,2	514 500	714 600	1 229 100	- 6,4
1974	1 479 000	2 162 700	3 641 700	- 7,1	504 000	671 500	1 175 500	- 4,4

### b) Luftstrassenverkehr (Bezirksleitung/ACC)

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

Jahr Année	Zürich					Genève				
	Anzahl von kontrollierten Luftfahrzeugen		Übriger FIR Verkehr	Total	Zunahme gegenüber dem Vorjahr %	Nombre d'aéronefs contrôlés		Autre trafic dans la FIR	Total	Augmentation par rapport à l'année précédente %
	Von und nach Zürich	Transit				Au départ et à destination de Genève	Transit			
1964	71 800	40 060	3 480	115 340	9,5	35 980	57 210	4 260	97 450	12,6
1965	78 150	44 560	3 880	126 590	9,7	39 700	64 210	3 990	107 900	10,7
1966	88 200	50 800	5 250	144 250	13,9	46 740	72 970	6 530	126 240	17,0
1967	102 200	54 700	6 300	163 200	13,1	52 600	84 200	6 600	143 400	13,6
1968	109 000	61 200	5 900	176 100	7,9	56 000	89 200	5 200	150 400	4,9
1969	118 400	70 700	6 700	195 800	11,2	64 600	109 400	7 800	181 800	20,9
1970	127 500	83 300	7 000	217 800	11,2	72 100	123 000	9 500	204 600	12,4
1971	127 800	96 400	9 200	233 400	7,2	71 000	134 100	11 500	216 600	5,9
1972	126 400	99 100	9 500	235 000	0,7	73 200	154 300	12 400	239 900	10,8
1973	131 200	100 000	11 200	242 400	3,1	75 500	163 100	13 700	252 300	5,2
1974	132 900	101 900	11 900	246 700	1,8	75 200	166 100	13 800	255 100	1,1

22. Verteilung der Baukosten der Flughäfen — Répartition des frais de construction des aéroports<sup>1</sup>

Flughäfen — Aéroports	Nettoanteil Kanton 2 Part nette du canton	Bundes- beitrag Subvention fédérale	Nettoanteil FIG 2 Part nette FIG	Bundes- beitrag Subvention fédérale	Nettoanteil Swissair 2 Part nette de Swissair	Bundes- beitrag Subvention fédérale	Beiträge Contribu- tions Winterthur Zürich	Bundeseigene Baukosten Frais de construction à la charge de la Confédération	Total Nettoanteile Kanton FIG, Swissair Parts nettes canton FIG, Swissair Kol. — Col. 1, 3, 5	Total Bundes- beitrag Subvention fédérale Kol. — Col. 2, 4, 6	Gesamtkosten Frais totaux Kol. — Col. 7, 8, 9, 10
	in Tausend Franken						en milliers de francs				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>Zürich</b>											
1. Baustufe — 1re étape de construction											
BB — AF 13.6.46; 29.9.49 .....	51 559	20 629	13 884	6 484	602	—	8 300	4 479	66 045	27 113	105 937
Abrechnung — Décompte 25.10.65 .....	53 766	20 684	15 460	6 517	3 424	—	8 300	4 399	72 650	27 201	112 550
2. Ausbaustufe — 2e étape d'agrandissement											
BB — AF 18.3.59 .....	52 733	20 989	35 231	20 033	24 882	9 261	5 500	5 347	112 846	50 283	173 976
Ausgabenstand — Dépenses fin 1974 <sup>3</sup> .....	50 921	19 974	30 122	14 717	19 503	8 993	5 500	4 753	100 546	43 684	154 483
3. Ausbaustufe — 3e étape d'agrandissement											
BB — AF 13.10.65 .....	7 209	2 946	57 597	17 398	10 542	2 791	—	—	75 348	23 135	98 483
Ausgabenstand — Dépenses fin 1974 <sup>3</sup> .....	6 766	2 816	54 636	19 755 <sup>4</sup>	13 185	2 583	—	—	74 587	25 154	99 741
4. Ausbaustufe — 4e étape d'agrandissement											
BB — AF 23.9.71 .....	186 743	78 691	228 314	109 687	122 226	51 944	—	—	537 283	240 322	777 605
Ausgabenstand — Dépenses fin 1974 <sup>3</sup> .....	118 218	54 079	193 164	82 770	112 624	42 073	—	—	424 006	178 922	602 928
Total laut BB — Total selon AF .....	298 244	123 255	335 026	153 602	158 252	63 996	13 800	9 826	791 522	340 853	1 156 001
Total Ausgabenstand 1974 — Total dépenses fin 1974 <sup>3</sup> .....	229 671	97 553	293 382	123 759	148 736	53 649	13 800	9 152	671 789	274 961	969 702
<b>Genève</b>											
1.—3. Ausbaustufe — 1re à 3e étapes d'agran- dissement											
BB — AF 21.6.45; 8.12.48 — BRB — ACF 26.10.54 .....	25 663	11 140	—	—	—	—	—	423	25 663	11 140	37 226
Abrechnung — Décompte 30.6.56 .....	25 076	10 899	—	—	—	—	—	460	25 076	10 899	36 435
4. Ausbaustufe — 4e étape d'agrandissement											
BB — AF 30.9.57; 6.3.63 .....	141 617	47 869	—	—	—	—	—	4 176	141 617	47 869	193 662
Ausgabenstand — Dépenses fin 1974 <sup>3</sup> .....	153 781	53 517 <sup>5</sup>	—	—	—	—	—	3 330	153 781	53 517	210 628
5. Ausbaustufe — 5e étape d'agrandissement											
BB — AF 12.12.72 .....	67 512	32 374	—	—	—	—	—	1 367	67 512	32 374	101 253
Ausgabenstand — Dépenses fin 1974 <sup>3</sup> .....	48 451	23 232	—	—	—	—	—	1 098	48 451	23 232	72 781
Total laut BB und BRB — Total selon AF et ACF .....	234 792	91 383	—	—	—	—	—	5 966	234 792	91 383	322 141
Total Ausgabenstand 1974 — Total dépenses fin 1974 <sup>3</sup> .....	227 308	87 648	—	—	—	—	—	4 888	227 308	87 648	319 844
<b>Basel</b>											
1. Ausbaustufe — 1re étape d'agrandissement											
BB — AF 22.12.49; 1.10.63 .....	62 141	25 051	—	—	—	—	—	—	62 141	25 051	87 192
Ausgabenbestand — Dépenses fin 1974 <sup>3</sup> .....	84 115	29 756 <sup>6</sup>	—	—	—	—	—	—	84 115	29 756	113 871
Gesamttotal laut BB — BRB .....											
Total général selon AF — ACF .....	595 177	239 689	335 026	153 602	158 252	63 996	13 800	15 792	1 088 455	457 287	1 575 334
Ausgabenstand — Dépenses fin 1974 <sup>3</sup> .....	541 094	214 957	293 382	123 759	148 736	53 649	13 800	14 040	983 212	392 365	1 403 417

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

<sup>2</sup> Bruttoanteil minus Bundesbeitrag (FIG = Flughafen-Immobilien-Gesellschaft)

<sup>3</sup> prov. Zahlen — montants provisoires

<sup>4</sup> inkl. Teuerung — renchérissement incl. BRB — ACF 10. 1. 73

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

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

<sup>3</sup> inkl. Teuerung — renchérissement incl. BRB — ACF 13. 1. 71

### 23. Verkehr auf europäischen Flughäfen 1973

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

#### Trafic sur les aéroports européens en 1973

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) ...	342,8	26 093,8	501 265
2. Paris (Orly, Le Bourget) .....	260,0	16 567,8	322 353
3. Frankfurt .....	185,3	10 648,3	400 979
4. Roma (Ciampino, Fiumicino) <sup>1</sup> ..	129,6	6 772,1	97 468
5. København .....	158,5	7 636,0	137 955
6. Madrid .....	104,3	7 365,2	92 906
7. Amsterdam .....	127,5	7 180,5	215 126
8. Palma .....	75,0	7 019,3	21 988
9. Zürich .....	100,3	5 853,2	113 925
10. Athenai .....	91,7	5 099,3	43 050
11. Berlin (Tempelhof, Tegel) .....	74,9	4 772,5	19 722
12. Milano (Linate, Malpensa) .....	90,6	4 711,7	96 718
13. Düsseldorf .....	76,2	4 477,7	32 585
14. Stockholm (Arlanda, Bromma) ..	90,8	4 162,2	46 736
15. München .....	70,5	4 023,7	28 304
16. Barcelona .....	59,5	3 900,2	46 415
17. Bruxelles .....	75,4	3 524,6	87 023
18. Genève .....	64,7	3 246,3	32 565
19. Luton .....	30,7	3 216,5	2 635
20. Hamburg .....	52,2	3 106,4	23 996
21. Oslo (Fornebu, Gardermoen) .....	59,9	2 867,6	21 524
22. Istanbul .....	53,9	2 865,6	17 345
23. Lisboa .....	44,0	2 712,1	36 054
24. Malaga .....	33,5	2 687,4	5 745
25. Manchester .....	48,8	2 574,2	42 475
26. Glasgow (Abbotsinch, Prestwick) ..	55,1	2 537,0	38 791
27. Helsinki .....	44,4	2 214,2	18 892
28. Dublin .....	35,1	2 122,5	45 849
29. Marseille .....	38,8	1 946,0	13 890
30. Nice .....	39,1	1 919,2	13 047
31. Stuttgart .....	35,3	1 893,6	25 691
32. Wien .....	42,2	1 873,0	25 372
33. Hannover .....	32,6	1 830,5	10 991
34. Praha .....	44,8	1 797,6	12 849
35. Köln .....	30,8	1 623,2	15 570
36. Warszawa .....	39,4	1 617,2	14 184
37. Jersey .....	59,9	1 439,4	14 076
38. Beograd .....	38,5	1 434,4	8 733
39. Berlin (Schönefeld) .....	14,7	1 346,8	8 700
40. Belfast .....	25,5	1 312,9	17 410

<sup>1</sup> Januar—September Janvier—septembre

### 24. Verkehr auf den wichtigsten Flughäfen der Welt 1973

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

#### Trafic sur les principaux aéroports du monde en 1973

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) .....	780,4	42 251,8	1 120 796
2. Chicago (O'Hare, Midway) .....	880,9	37 110,4	660 021
3. London (Heathrow, Gatwick) .....	342,8	26 093,8	501 265
4. Los Angeles .....	377,5	23 501,7	568 628
5. Atlanta .....	414,6	23 352,7	231 245
6. San Francisco .....	306,2	16 590,7	339 066
7. Paris (Orly, Le Bourget) .....	260,0	16 567,8	322 353
8. Tokyo .....	169,6	15 541,6	341 246
9. Dallas (Lovefield) <sup>1</sup> .....	323,5	6 668,4	70 106
10. Miami .....	249,1	12 822,2	326 526
11. Washington (Dulles, National) ..	268,4	12 651,3	71 761
12. Osaka .....	145,1	12 026,6	128 574
13. Boston .....	189,0	10 703,0	152 294
14. Frankfurt .....	185,3	10 648,3	400 979
15. Denver .....	212,5	10 377,0	91 901
16. Toronto .....	163,8	9 277,2	120 998
17. Honolulu .....	145,1	9 119,4	54 544
18. Roma (Ciampino, Fiumicino) <sup>2</sup> ..	129,6	6 772,1	97 468
19. Detroit (Wayne County, City) .....	209,1	8 288,8	200 245
20. København .....	158,5	7 636,0	137 955
21. Philadelphia .....	176,8	7 457,9	123 649
22. Madrid .....	104,3	7 365,2	92 906
23. Amsterdam .....	127,5	7 180,5	215 126
24. Palma .....	75,0	7 019,3	21 988
25. Montreal .....	148,2	6 498,0	125 742
26. Houston (Hobby, Intercontinental) ..	141,6	6 014,3	73 973
27. Zürich .....	100,3	5 853,2	113 925
28. Cleveland .....	159,0	5 776,5	84 221
29. San Juan .....	69,5	5 527,6	91 990
30. Sydney .....	99,1	5 344,9	76 986
31. Las Vegas .....	103,8	5 219,5	7 890
32. Athenai .....	91,7	5 099,3	43 050
33. Tampa .....	103,9	4 848,6	28 071
34. Berlin (Tempelhof, Tegel) .....	74,9	4 772,5	19 722
35. Milano (Linate, Malpensa) .....	90,6	4 711,7	96 718
36. Mexico .....	73,7	4 618,3	58 124
37. Düsseldorf .....	76,2	4 477,7	32 585
38. New Orleans .....	116,2	4 413,5	41 285
39. San Diego .....	80,1	4 307,0	16 721
40. Stockholm (Arlanda, Bromma) ..	90,8	4 162,2	46 736

<sup>1</sup> Nur abfliegende Passagiere — Passagers embarqués seulement

<sup>2</sup> Januar—September Janvier—septembre

Quelle — Source: AEROPORT DE PARIS — Section études statistiques

Quelle — Source: AEROPORT DE PARIS — Section études statistiques

25. Internationaler Linienverkehr der wichtigsten IATA-Gesellschaften 1973  
Trafic International de lignes des principales compagnies membres de l'IATA en 1973

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

Gesellschaften — Compagnies	Flugkilometer Kilomètres parcourus 1000	Beförderte Passagiere Passagers transportés	Passagierkilometer Passagers-kilomètres			Geleistete Tonnenkilometer Tonnes-kilomètres effectuées			Angebotene Tonnenkilometer Tonnes-kilomètres offertes	Auslastung der Tonnenkilometer Utilisation des tonnes-kilomètres %
			Ausgenützte Utilisés	Angebotene Offerts	Aus- nutzung Utilisation %	Passagiere Passagers	Güter Marchandises	Total		
			in Tausend — en milliers			in Tausend — en milliers				
1. Pan American World Airways	254 253	9 028 398	25 015 617	46 814 294	53,4	2 251 320	1 361 715	3 613 035	7 866 322	45,9
2. BOAC, British Overseas Airways Corp.	158 577	2 625 125	16 589 310	28 780 745	57,6	1 495 006	733 587	2 228 593	4 099 130	54,4
3. DLH, Deutsche Lufthansa AG	138 766	4 359 544	9 995 201	18 012 525	55,5	922 551	849 199	1 771 750	2 902 188	61,0
4. Japan Air Lines	98 204	2 353 775	11 168 891	18 643 390	59,9	1 043 233	704 812	1 748 045	2 932 440	59,6
5. Air France	136 044	5 804 988	12 333 414	21 320 453	57,8	1 109 876	509 440	1 619 316	2 766 787	58,5
6. TWA, Trans World Airlines	106 576	2 359 038	12 133 198	21 618 187	56,1	1 100 756	394 700	1 495 456	3 149 865	47,5
7. KLM, Royal Dutch Airlines	92 389	3 180 233	9 070 536	16 804 641	54,0	834 816	520 817	1 355 633	2 493 180	54,4
8. Alitalia, Linee Aeree Italiane	100 700	3 468 925	8 485 171	15 843 694	53,6	763 666	396 686	1 160 352	2 044 065	56,8
9. SAS, Scandinavian Airlines System	89 894	3 535 581	6 256 026	12 095 250	51,7	559 159	310 350	869 509	1 609 821	54,0
10. Qantas Airways	60 761	1 013 688	7 376 811	12 490 205	59,1	677 949	190 121	868 070	1 591 353	54,5
11. Air Canada	69 791	2 685 452	6 694 588	10 564 900	63,4	607 351	249 271	856 622	1 696 135	50,5
12. SWISSAIR	78 924	3 957 262	6 573 121	11 622 748	56,6	583 998	254 719	838 717	1 587 741	52,8
13. Iberia, Lineas Aereas de España	75 847	3 748 241	6 603 646	12 270 825	53,8	586 247	146 523	732 770	1 592 002	46,0
14. Flying Tiger Line	22 557	—	—	—	—	—	595 025	595 025	920 875	64,6
15. Sabena	46 147	1 561 484	3 709 627	6 587 503	56,3	333 860	247 608	581 468	888 682	65,4
16. BEA, British European Airways	86 322	6 498 206	5 150 343	8 986 283	57,3	448 707	84 641	531 348	999 014	53,2
17. Northwest (Orient) Airlines	30 904	906 509	3 415 019	7 682 528	44,4	309 819	214 609	524 428	1 271 323	41,2
18. Varig, Viação Aérea Rio-Grandense	46 472	496 854	3 109 989	5 118 275	60,8	284 685	233 245	517 930	886 734	58,4
19. Air India	22 732	516 324	3 018 049	5 317 754	56,8	277 568	160 842	438 410	740 443	59,2
20. EL AL, Israel Airlines	27 192	713 475	3 353 506	5 257 942	63,8	303 255	127 103	430 358	705 434	61,0
21. UTA, Union de Transports Aériens	26 902	386 854	2 172 568	3 852 371	56,4	195 531	194 306	389 837	693 918	56,2
22. TMA, Trans Mediterranean Airways	18 229	—	—	—	—	—	349 864	349 864	561 612	62,3
23. SAA, South African Airways	25 493	467 055	2 783 297	5 583 052	49,8	250 497	99 073	349 570	850 272	41,1
24. Olympic Airways	34 151	990 768	3 165 783	5 437 489	58,0	284 810	53 446	338 256	639 258	52,9
25. CP-Air, Canadian Pacific Airlines	29 935	598 576	2 966 909	4 809 280	61,7	269 946	65 823	335 769	636 514	52,8
26. Aerolíneas Argentinas	24 537	509 730	1 740 501	3 216 868	54,1	166 809	71 917	238 726	430 414	55,5
27. Aer Lingus — Irish International Airlines	19 649	1 334 942	1 724 371	2 599 791	66,3	151 388	86 718	238 106	366 605	64,9
28. Air New Zealand	21 361	538 891	1 931 151	3 052 437	63,3	185 670	50 254	235 924	418 038	56,4
29. Braniff International Airways	24 746	773 364	1 951 205	3 732 625	52,3	177 018	45 712	222 730	443 713	50,2
30. British Caledonian Airways	26 482	688 304	1 552 575	3 239 022	47,9	139 732	52 723	192 455	416 915	46,2
31. China Airlines	18 680	612 485	1 524 221	2 445 564	62,3	137 180	53 338	190 518	299 403	63,6
32. VIASA, Venezolana Internat. de Aviacion	18 066	389 862	1 191 770	2 742 464	43,5	115 539	74 329	189 868	426 177	44,6
33. Air Afrique	15 076	319 348	999 174	1 976 314	50,6	89 927	97 178	187 105	337 466	55,4
34. TAP, Transportes Aéreos Portugueses	21 420	684 040	1 653 561	3 136 554	52,7	148 820	37 184	186 004	416 840	44,6
35. American Airlines	22 914	596 551	1 718 039	3 431 339	50,1	154 437	26 614	181 051	457 192	39,6
36. Eastern Airlines	29 416	2 174 025	1 866 312	3 712 383	50,3	169 317	10 133	179 450	427 570	42,0
37. MEA, Middle East Airlines	21 921	818 986	1 419 207	2 816 080	50,4	130 088	45 016	175 104	360 901	48,5
38. PIA, Pakistan International Airlines	16 354	272 222	1 090 640	2 013 080	54,2	93 973	67 419	161 392	309 783	52,1
39. Philippine Airlines	15 257	230 978	1 144 782	2 262 922	50,6	104 679	40 009	144 688	277 168	52,2
40. Aeromexico	18 469	482 948	1 268 322	2 805 809	45,2	114 149	21 751	135 900	336 409	40,4
<b>Total</b>	<b>2 192 110</b>	<b>71 683 031</b>	<b>193 916 451</b>	<b>348 697 586</b>	<b>55,0</b>	<b>17 571 332</b>	<b>9 827 820</b>	<b>27 399 152</b>	<b>51 849 682</b>	<b>53,0</b>
<b>Total von 98 IATA-Gesellschaften — Total des 98 compagnies IATA</b>	<b>2 524 000</b>	<b>84 027 000</b>	<b>214 366 000</b>	<b>388 462 000</b>	<b>55,2</b>	<b>19 400 000</b>	<b>10 289 000</b>	<b>29 689 000</b>	<b>56 667 000</b>	<b>52,4</b>

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

**Schweizerische Luftverkehrsstatistik 1974**  
**Statistique du trafic aérien suisse 1974**