



Die schweizerische Zivilluftfahrt 1975
L'aviation civile suisse en 1975

Gleitflugzeug von Carl Steiger
Nach einer Zeichnung des Erbauers (Archiv Verkehrshaus der Schweiz)

Mit diesem selbstgebauten Gleitflugzeug, einer freitragenden Fläche mit dickem Profil, gelangen dem Schweizer Kunstmaler Carl Steiger im Winter 1891 bei St. Gallen einige Sprünge.

Glisseur de Carl Steiger
D'après un dessin du constructeur (Archives de la Maison suisse des transports)

Avec ce glisseur — surface portante à profil épais — qu'il avait construit lui-même, le peintre suisse Carl Steiger parvint à réaliser quelques bonds à St-Gall pendant l'hiver 1891.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Luftfahrt und Luftamt 1975	2—10
Europäisches Liniennetz	21
Interkontinentales Liniennetz	22—23
Passagierverkehr Schweiz—Ausland	24
Tabellen:	
1. Gewerbsmässiger Luftverkehr	20
2. Linienverkehr	25
3. Verkehr auf den Landesflughäfen	26
4. Passagiere im Linienverkehr	27
5. Passagiere im Nichtlinienverkehr	28
6. Frachtverkehr	29
7. Nachtflugbewegungen	29
8. Luftfrachtverkehr nach Warengruppen	30
9. Ausländische Linienverkehrsunternehmen	30
10. Gewerbsmässiger Verkehr auf den Flugplätzen	31
11. Verkehr auf Gebirgslandeplätzen	31
12. Privatflugwesen	32
13. Luftfahrtpersonal	33
14. Förderung des fliegerischen Nachwuchses	33
15. In der Schweiz eingetragene Luftfahrzeuge	34
16. Luftfahrzeugbuch	34
17. Unfälle schweizerischer Luftfahrzeuge	34
18. Verkehrsströme im Linienverkehr	35
19. Verkehrsströme im Nichtlinienverkehr	36
20. Verkehrsströme im Frachtverkehr	37
21. Ballonaufstiege	37
22. Verteilung der Baukosten der Flughäfen	38
23. Verkehr auf europäischen Flughäfen	39
24. Verkehr auf den wichtigsten Flughäfen der Welt	39
25. Internationaler Linienverkehr (IATA)	40
26. Internationaler Nichtlinienverkehr	41
27. Nordatlantikverkehr	41
28. Entwicklung des Weltluftverkehrs	42
29. Luftverkehrsabkommen der Schweiz	43
30. Organisation des Eidgenössischen Luftamtes	44

Zu beziehen beim Eidgenössischen Luftamt zum Preise von Fr. 6.—

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

Table des matières

	Page
La navigation aérienne et l'Office de l'air en 1975	11—19
Réseau européen	21
Réseau intercontinental	22—23
Trafic de passagers Suisse—étranger	24
Tableaux:	
1. Trafic commercial	20
2. Trafic de lignes	25
3. Trafic sur les aéroports nationaux	26
4. Passagers du trafic de lignes	27
5. Passagers du trafic hors des lignes	28
6. Trafic de fret	29
7. Mouvements de nuit	29
8. Trafic de fret d'après les groupes de marchandises	30
9. Entreprises étrangères du trafic de lignes	30
10. Trafic commercial sur les aérodromes	31
11. Trafic sur les places d'atterrissage en montagne	31
12. Aviation privée	32
13. Personnel aéronautique	33
14. Formation aéronautique subventionnée	33
15. Aéronefs immatriculés en Suisse	34
16. Registre des aéronefs	34
17. Accidents d'aéronefs suisses	34
18. Courants dans le trafic de lignes	35
19. Courants dans le trafic hors des lignes	36
20. Courants dans le trafic de fret	37
21. Ascensions de ballons	37
22. Répartition des frais de construction des aéroports	38
23. Trafic sur les aéroports européens	39
24. Trafic sur les principaux aéroports du monde	39
25. Trafic international de lignes (IATA)	40
26. Trafic international hors des lignes	41
26. Trafic sur l'Atlantique-Nord	41
28. Evolution du trafic aérien mondial	42
29. Accords aéronautiques conclus par la Suisse	43
30. Organisation de l'Office fédéral de l'air	44

En vente au prix de fr. 6.— 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 1975

1. Principaux événements

- 7 janvier: Dernier vol de ligne d'un CV-990 Coronado de Swissair (Zurich—Nice—Zurich);
- 23 janvier: Accord Swissair/TWA sur les limitations de capacité pendant la saison d'été sur l'Atlantique-Nord;
- 3 février: Réception par Swissair du dernier des huit DC-10-30 commandés;
- 18 mars: Décision de l'Office de l'air relative aux rabais accordés dans le trafic de lignes pour compenser les différences monétaires et lutter contre le déplacement des ventes à l'étranger (complétée par d'autres décisions des 21 avril, 8 octobre et 20 novembre);
- 1er avril: Ouverture de nouvelles lignes de Swissair à destination de Abu Dhabi, Dhahran, Salzbourg et Toronto;
- 6 avril: Ouverture d'une nouvelle ligne de Swissair à destination de Pékin et de Changhaï;
- 1er mai: Entrée en vigueur du nouveau règlement concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique;
- 2 juin: Transfert du Coronado HB-ICC de Swissair de Alpnach à la Maison suisse des transports de Lucerne, à travers le lac des Quatre-Cantons;
- 5 juin: «Memorandum of Understanding» de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC) sur les principes régissant le trafic d'affrètement sur l'Atlantique-Nord (sans la participation de la Suisse);
- 1er juillet: Entrée en vigueur d'une nouvelle convention collective de travail entre Radio-Suisse SA et ses contrôleurs de la circulation aérienne;
- 14 août: Réception par Swissair du premier des dix DC-9-51 commandés;
- 3—25 septembre: Conférence diplomatique de Montréal pour la révision des dispositions de la Convention de Varsovie relatives aux envois postaux, au fret et aux monnaies;
- 1er novembre: Entrée en vigueur du règlement des redevances perçues sur les aéroports exploités en vertu d'une concession;
Mise en service de la nouvelle aérogare B de l'aéroport de Zurich;
- 24 novembre: Echange de lettres concernant le «modus vivendi» dans le trafic d'affrètement entre la Suisse et les Etats-Unis en 1976.

2. Législation

Le 1er janvier sont entrées en vigueur, en corrélation avec la loi fédérale du 22 mars 1974 sur le droit pénal administratif, diverses modifications de la loi sur la navigation aérienne (art. 91bis, 94, 98, 99) et de la loi sur le registre des aéronefs (art. 64, 65).

On a édicté le 25 mars un nouveau règlement concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique, le 18 septembre une nouvelle ordonnance fixant des redevances de sécurité aérienne et le 18 décembre une ordonnance sur le service médical de l'aviation civile.

Les textes législatifs suivants ont été modifiés en cours d'année:

- Règlement du 17 octobre 1973 relatif à la perception de redevances de navigation aérienne de route (modification du 15 octobre, art. 14; modification du 16 octobre, nouvelle annexe);
- Ordonnance du 23 novembre 1973 sur les règles d'exploitation dans le trafic aérien commercial (modification du 10 novembre).

D'autres travaux sur des textes législatifs, concernant notamment un nouveau règlement des taxes, l'introduction d'une redevance de sécurité et la surveillance des planeurs de pente, sont en voie d'achèvement. Les travaux préparatoires en vue d'une révision partielle de la loi sur la navigation aérienne ont subi en revanche un certain retard. La préparation à long terme d'une révision totale a débuté.

3. Relations internationales

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

- Conférence internationale de droit aérien (Montréal, 3 au 25 septembre); quatre nouveaux protocoles à la Convention de Varsovie y ont été adoptés: le protocole no 4 contient des dispositions sur la poste aérienne et le droit aérien; les protocoles additionnels no 1 à 3 remplacent le franc-or Poincaré par le droit de tirage spécial du Fonds monétaire international;
- 6e conférence de statistique (Montréal, 20 octobre au 7 novembre); la conférence a adopté des recommandations importantes quant à l'introduction de nouvelles statistiques sur la provenance et la destination des passagers, les finances des aéroports, la sécurité aérienne, le trafic des voies aériennes et l'aviation privée.

Les efforts des Etats membres de la CEAC en vue d'élaborer un accord multilatéral sur le trafic d'affrètement de l'Atlantique-Nord ont marqué des progrès réjouissants; un premier projet a été élaboré lors des séances à Londres, Paris et Rome.

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

- Nouveaux accords signés: Canada, Dahomey (République populaire du Bénin), République de Corée, République démocratique allemande;

- Nouveaux accords entrés en vigueur: Burundi, Cuba, Guatemala, République populaire de Chine, Rwanda;
- Accords existants complétés par de nouvelles dispositions annexes: Libye, Maroc, Portugal, Yougoslavie.

Afin de s'assurer les droits de trafic pour la mise en service des DC-10, des négociations ont été nécessaires également en 1975.

A la fin de l'année, le «modus vivendi» concernant le trafic d'affrètement entre les Etats-Unis et la Suisse a pris fin. A la demande des autorités américaines, des entretiens eurent lieu à Berne du 29 au 31 octobre en vue de le renouveler pour 1976. On parvint à un accord tenant compte non seulement des prescriptions impératives de la loi sur la navigation aérienne, mais encore des recommandations de la CEAC. Un accord multilatéral demeure la solution définitive de ce problème.

Les entretiens entre les compagnies Swissair et TWA à propos des limitations de capacité dans le trafic de lignes sur l'Atlantique-Nord aboutirent le 23 janvier à un accord pour la période de l'horaire d'été (dans le trafic avec New York: 10 à 11 vols hebdomadaires par B-747 de Swissair et 10 à 14 vols par B-707 de TWA; dans le trafic avec Boston/Chicago: 5 à 6 vols hebdomadaires par DC-10 de Swissair). Les consultations prévues entre autorités furent par la suite annulées. L'hiver 1975/76 ne fit l'objet d'aucun accord particulier; les deux entreprises reprirent en revanche les négociations vers la fin de l'année pour discuter les modalités de l'horaire d'été 1976.

4. Trafic aérien commercial

a) Généralités

En 1975 aussi, on a pu constater une diminution du taux de progression dans le trafic commercial, fortement influencé par la récession économique générale. Dans le même temps, un certain recul de l'augmentation générale des frais est néanmoins intervenu. En Suisse, cette évolution a encore été accentuée par le haut niveau des prix et le cours du franc suisse sur le marché des changes. Comme précédemment, d'importantes entreprises aériennes étrangères ont frôlé le déficit. Dans de nombreuses régions de trafic, l'offre de transport est toujours caractérisée par une capacité excédentaire.

La réglementation du marché qui y est liée continue d'être problématique. Ces derniers temps, il est apparu de plus en plus clairement qu'il n'était pas possible de résoudre ce problème avec les instruments de l'immédiat après-guerre, ni sur le plan national ni sur le plan international; que la distinction entre le trafic de lignes et le trafic hors des lignes ne tenait plus suffisamment compte du développement économique et des données pratiques; que le marché constituait en vérité un grand système dans lequel certes chacun des secteurs pouvait être différencié, mais que ceux-ci ne sauraient être rangés et exploités indépendamment les uns des autres.

Dans de nombreux Etats, on a entrepris de réexaminer entièrement la politique en matière de transport aérien et la réglementation du marché. En Suisse non plus, nous ne réussissons pas à l'éviter. Il s'agit par exemple des questions suivantes:

- Pouvons-nous nous en tenir, dans les relations bilatérales, à nos principes libéraux? S'il était vrai que de tels principes n'existent de toute façon plus que sur le papier et ne puissent pas être réalisés, le fait de s'en tenir à ces principes serait plus déclamatoire que judicieux et prometteur pour l'avenir.

- Sous quelle forme pouvons-nous contribuer à adapter judicieusement et efficacement l'offre à la demande sur le plan international?
- Quel est le but de la réglementation du trafic de lignes et du trafic hors des lignes, et quels sont les moyens à utiliser? Faut-il s'en tenir à la liberté du trafic hors des lignes, à la priorité du trafic de lignes et quels doivent être, le cas échéant, les critères distinctifs? Doit-on continuer d'appliquer, dans le trafic de lignes, le principe de la concentration des forces sur une entreprise nationale?

Cela permet d'esquisser le problème; la réponse ne peut et ne saurait être anticipée. La question n'est pas encore mûre pour la législation. Notre réglementation dépendra fortement des événements internationaux et du développement qui se fera dans les Etats ayant un rôle prépondérant dans le trafic aérien. Tout est encore à l'étude. Le problème devra cependant être compris dans la révision totale de la loi sur la navigation aérienne, et il ne peut être que profitable que l'on y réfléchisse sérieusement suffisamment tôt.

Au cours de l'été, Swissair, Bafair et SATA ont été chargées, en partie par le gouvernement portugais, en partie par le Comité international de la Croix-Rouge, d'effectuer des vols de secours en Angola et des vols destinés à évacuer des personnes entre Luanda et Lisbonne.

On a poursuivi l'étude du problème de l'approvisionnement en carburant en cas de crise; tant sous l'angle du maintien des réserves que sous l'angle de la production, les questions se sont révélées difficiles à résoudre. En ce qui concerne l'aviation légère, des prescriptions sur le rationnement sont en cours d'élaboration.

b) Trafic de lignes

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 %	1974/75 %
Total en tonnes-kilomètres	82 310	+6	+2
Passagers	529	+5	+3
Passagers-kilomètres	676 000	+6	+3
Fret en tonnes-kilomètres	18 970	+9	-1
Envois postaux en tonnes-kilomètres	2 900	0	+1

Cette année aussi, les différences de tarifs issues de la modification du cours du change ont provoqué des difficultés considérables. Quatre décisions successives ont été prises au sujet de l'octroi de rabais de change (les 18 mars, 21 avril, 8 octobre et 20 novembre). Les derniers rabais, entrés en vigueur le 1er décembre, ont amené notamment les réductions suivantes par rapport aux tarifs appliqués jusqu'alors:

- Turquie, Portugal, Roumanie 25 %
- Atlantique-Nord 26 %
- Moyen-Orient 27 %
- Afrique, Atlantique-Sud, Extrême-Orient 30 %

Des recours ont été déposés au Département des transports et communications et de l'énergie contre la décision de l'Office de l'air du 30 décembre 1974 sur la vente de billets de passage en Suisse. L'effet suspensif leur avait été accordé; à la fin de l'année, ces recours étaient encore pendants. La première question qui se pose sur le plan juridique est de savoir si la souveraineté qu'exerce la Confédération sur les tarifs lie également les agences de voyages. C'est afin d'établir des conditions de concurrence analogues pour les agences de voyages des entreprises

de transport aérien que, le 24 juillet, l'Office de l'air a formulé une réserve aux résolutions IATA en la matière.

Il n'en a pas été possible pour autant de maîtriser entièrement le déplacement des ventes dans les pays à devises faibles; les pertes qui en résultèrent pour les entreprises de lignes exerçant leur activité en Suisse se sont chiffrées par plusieurs dizaines de millions de francs. Il est fort douteux que ces pertes puissent être compensées à longue échéance par les bénéfices des acheteurs. L'office se trouve placé en équilibre instable: les moyens permettant d'exercer la surveillance sont limités; la situation juridique est encore précaire dans certains points essentiels; les intérêts matériels sont divergents et peuvent être partiellement accentués sans grands frais, sur le plan politique, par des chamarrures idéologiques.

Les droits de trafic nécessaires en service international sont garantis par des accords bilatéraux. Aujourd'hui, de nombreux pays sont enclins à un protectionnisme prononcé. L'adaptation de l'offre au développement du trafic est devenue plus difficile; en outre, il a fallu s'accommoder de réductions sensibles de capacité. Les difficultés qui ont surgi avec les Etats-Unis et leur élimination provisoire en sont un exemple typique (voir chiffre 3 ci-dessus); comme est également significatif le fait que la mise en service des DC-10 n'ait pu être assurée qu'avec beaucoup de difficultés en ce qui concerne les droits de trafic et qu'elle ne soit aujourd'hui pas encore achevée partout (par exemple en Amérique du Sud, où la situation est encore confuse).

Au cours de l'année, Swissair a pu mettre en service les trois derniers des huit DC-10-30 acquis ainsi que les cinq premiers des dix DC-9-51 commandés. Quatre DC-9-51 loués ont été rendus à SAS, quatre CV-990 «Coronado» ont été vendus à une entreprise espagnole de vols d'affrètement; un avion de ce type a été offert à la Maison suisse des transports à Lucerne et deux autres ont été mis à la ferraille. A la fin de l'année, la flotte de Swissair se composait des 45 appareils suivants:

2 Boeing 747-B	1 DC-9-33F
8 DC-10-30	21 DC-9-32
7 DC-8-62	5 DC-9-51
1 DC-8-53	

Les modifications intervenues dans le parc des avions ont eu pour conséquence une extension de l'exploitation du DC-10 sur les longues distances, du DC-9 sur les courtes et moyennes distances et une diminution de l'exploitation du DC-8, surtout en Europe.

Depuis le mois d'avril, Abu Dhabi, Dhahran, Pékin, Changhaï, Toronto et Salzbourg font partie du réseau de Swissair. Vu la baisse des recettes et la hausse des coûts, des mesures d'économie draconiennes ont été prises (notamment une réduction de l'effectif du personnel avec pour objectif un plafond de 13 500 personnes). L'année s'est clôturée sur un total de dépenses de 1979 millions de francs pour 2004 millions de francs de recettes; il s'agit là des chiffres les plus faibles réalisés depuis 15 ans.

Le 1er novembre, grâce à l'ouverture de l'aérogare B à Zurich, Swissair a pu rendre opérationnel un nouveau système électronique d'enregistrement à la fois sur les aéroports de Bâle, Genève et Zurich (Departure Control System, DCS).

A la fin de l'année, 50 entreprises étrangères desservaient la Suisse (fin 1974: 52). ALIA (Royal Jordanian Airlines) a ouvert la ligne Amman—Genève—Bruxelles—Amsterdam et Cameroon Airlines la ligne Douala—Rome—Genève—Paris. Les entreprises Aerlinee Itavia (Milan—Bâle et Turin—Genève), Libyan Arab Airlines (Tripoli—Genève—Londres), Pakistan International Air Lines (Karachi—Genève—Londres) et DLT Luftverkehrsgesellschaft (Friedrichshafen—Zurich) ont cessé d'exploiter leurs liaisons

directes à destination de la Suisse. A la suite de grèves, EL-AL et Olympic Airways ont subi d'assez longues interruptions de leurs services. On note de nouvelles liaisons directes avec Funchal (TAP), Leningrad (Aeroflot) et Séville (Iberia). Le 1er avril, TWA a repris ses vols directs entre New York et Zurich/Genève.

c) Trafic hors des lignes

Dans le trafic hors des lignes aussi, la diminution sensible du taux de progression a généralement persisté. Notons que des transports à partir de régions en crise, comme le Vietnam et l'Angola, ont fourni à quelques entreprises — parmi elles des entreprises suisses — une certaine compensation.

Le problème de la réglementation du trafic d'affrètement sur l'Atlantique-Nord n'est toujours pas résolu, la pierre d'achoppement étant l'attitude radicalement différente des autorités américaines de celle de leurs partenaires d'Europe occidentale:

- Quant à la forme, les autorités américaines s'efforcent de réaliser des accords bilatéraux, tandis que les autorités européennes réunies au sein de la CEAC voudraient conclure un accord multilatéral (un groupe de travail de la CEAC a élaboré un projet dans ce sens);
- Quand au fond, les Etats-Unis ont tendance à traiter le trafic hors des lignes d'une façon extrêmement libérale, alors que les pays de la CEAC s'attachent à le concilier avec la rentabilité du trafic de lignes.

Une entente visant à fixer un point de vue uniforme des Etats européens face aux Etats-Unis a été signée le 5 juin dans le cadre de la CEAC; elle contient des directives tendant à réaliser des accords avec les Etats-Unis et le Canada («Memorandum of Understanding», entente entre les autorités de l'aviation civile des Etats membres de la CEAC relative aux vols d'affrètement sur l'Atlantique-Nord). Seize Etats y ont participé. L'Office de l'air s'est abstenu de signer cette entente, certaines dispositions étant contraires à la réglementation établie par la loi sur la navigation aérienne. A l'heure actuelle, on ignore toujours si une signature ultérieure peut être envisagée. Dans l'échange de lettres intervenu à la fin d'octobre entre la Suisse et les Etats-Unis (voir chiffre 3 ci-dessus), les autres lignes directrices ont néanmoins été prises en considération dans une large mesure.

A la fin de l'année, 59 entreprises étaient titulaires d'une autorisation générale d'exploitation (63 l'année précédente).

Le renforcement des dispositions légales en matière d'immatriculation d'aéronefs et de moyens financiers (art. 53 LNA, art. 5 ONA; art. 115 let. 7 ONA) a provoqué quelques difficultés lors du renouvellement d'autorisations générales d'exploitation; pour quelques entreprises, le Conseil fédéral a autorisé des exceptions, comme le prévoit la loi.

Le 20 décembre 1974, le Tribunal fédéral avait rendu un arrêt selon lequel l'article 101, 4e alinéa, lettre a, de l'ordonnance sur la navigation aérienne relatif à la délimitation entre le trafic de lignes et le trafic d'affrètement n'était plus applicable à l'entreprise SATA. Le 16 janvier, l'Office de l'air, soucieux d'aplanir autant que possible l'insécurité juridique ainsi suscitée, fit savoir aux autres entreprises suisses qu'il renonçait également à leur appliquer cette disposition, compte tenu de la nécessité de planifier les programmes jusqu'au 31 mars 1976. Après avoir reçu l'arrêt motivé, le 30 septembre, l'office adressa une nouvelle communication aux intéressés, selon laquelle ses lignes directrices du 21 septembre 1970 concernant les vols de navette seraient remises en vigueur avec effet au 1er avril 1976, cela provisoirement jusqu'au 31 mars 1977. Dans le cadre de la révision partielle de la loi, déjà entreprise, il con-

viendra de décider s'il est possible de combler efficacement la lacune constatée par le Tribunal fédéral et de quelle façon.

En vertu d'une autorisation octroyée par les autorités américaines, SATA — à l'instar de Balair — est admise depuis le 3 avril à effectuer des vols d'affrètement entre la Suisse et les Etats-Unis. Cette possibilité revêt, pour les entreprises suisses, une importance accrue depuis que les Etats-Unis ont édicté au mois d'août des dispositions simplifiées concernant les voyages aériens à forfait.

L'évolution des entreprises suisses qui effectuent des vols hors des lignes avec des grands avions donne l'image suivante:

— Balair (Bâle)

Heures de vol: 11 798

Passagers-étapes: 367 007

Fret en tonnes: 3422

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.

Poursuite de l'exploitation d'un Fokker F-27 acquis par la Confédération en faveur de l'ONU au Proche-Orient.

— SATA (Genève)

Heures de vol: 9978

Passagers-étapes: 314 950

Fret en tonnes: 7966

Capital-actions: 27 millions de francs

Etat de la flotte à la fin de l'année: 4 Caravelle SE-210-10 R, 2 DC-8/63 (version passagers/fret).

— Transvalair (Sion)

Heures de vol: 2575

Fret en tonnes: 6731

Capital-actions: 4,5 millions de francs

Au mois d'août, réduction du capital-actions de 4,5 millions de francs à 900 000 francs, la valeur nominale de chaque action étant ramenée de 1000 à 200 francs. En même temps, le capital a été ramené au montant qu'il avait jusqu'alors.

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

Les entreprises suisses ont effectué 6141 vols d'affrètement, dont 930 vols intervilles (année précédente 6527/1042). Les entreprises étrangères ont effectué 9440 vols d'affrètement, dont 1813 vols intervilles (8516/1239); trois vols ont été refusés.

5. Personnel aéronautique

Le nombre des licences nouvellement délivrées au personnel navigant a de nouveau quelque peu diminué par rapport à l'année précédente (3173/3320). Cela provient avant tout de la nette diminution des licences de parachutiste (26/150). Ce résultat est vraisemblablement imputable aux exigences plus sévères prescrites par le nouveau règlement des licences, entré en vigueur le 1er mai 1975. Les licences de pilote privé délivrées sont de nouveau en augmentation (746/649). Il y a eu un nombre assez élevé de licences non renouvelées. L'Office de l'air a refusé de délivrer les licences dans 6 (5) cas pour des raisons médicales et dans 10 (23) cas par manque d'aptitude caractérielle.

En ce qui concerne le personnel de l'infrastructure, on relève également une légère diminution par rapport à l'année précédente du nombre des licences délivrées (101/110).

Pour la formation des cadres, les cours suivants ont été organisés:

Vol à moteur:	instructeurs	(17 participants, 2 cours)
	perfectionnement	(4 participants)
	navigation	(7 participants)
	instructeurs de pilotes d'hélicoptère	(5 participants)
	instructeurs IFR	(5 participants)
Vol à voile:	instructeurs	(9 participants)
	vol de virtuosité	(6 participants)
	perfectionnement	(6 participants)
	vol aux instruments	(6 participants)
Parachutisme:	instructeurs	
	de parachutistes	(9 participants)

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

L'office a ouvert 205 (207) enquêtes pour contraventions aux prescriptions aéronautiques; sur ce nombre, 20 (40) ont été suspendues, 80 (84) ont fait l'objet d'un prononcé pénal, 16 (10) ont été déferées au juge ordinaire ou aux autorités aéronautiques étrangères, alors que 46 (29) cas sans gravité se sont soldés par un avertissement. Dans 43 (44) cas, la décision n'a pas encore été rendue.

Pour avoir effectué des vols, des sauts en parachute ou des vols en planeurs de pente sans licences valables ou sans les autorisations indispensables, 61 (63) personnes se sont vu infliger des amendes allant jusqu'à 190 francs. D'autres infractions ont été sanctionnées par des amendes allant jusqu'à 450 francs. Un nouveau cas d'ivresse aux commandes d'un aéronef a dû être transmis à la justice pénale; le pilote s'est vu retirer sa licence pour une période indéterminée.

Depuis 1949, la Suisse participe à l'échange international de jeunes pilotes. Dès 1961, sa préparation et son déroulement incombent à l'Office de l'air qui s'en acquitte en collaboration avec l'Aéro-Club de Suisse. La situation financière et le blocage des effectifs du personnel de la Confédération ont nécessité un réexamen de la situation. L'échange de jeunes pilotes, dans la hiérarchie des tâches étatiques, fut jugé désirable, mais pas absolument nécessaire ni essentiel. Le 12 février, le Conseil fédéral décidait que l'office devait se départir de cette tâche pour la fin de l'année tout en assurant à l'Aéro-Club de Suisse une contribution réduite à 10 000 francs pour les années 1976 à 1980.

6. Matériel aéronautique

Il a été procédé à 200 inscriptions et 93 radiations dans le registre matricule, qui comptait 1960 (1852) aéronefs inscrits à la fin de l'année (planeurs de pente non compris). Il y a eu au total 267 changements de propriétaires. Depuis 1970, le nombre des aéronefs inscrits a augmenté en moyenne de 5,3 % par année.

Le nombre des planeurs de pente inscrits a passé de 506 à 952. Il en est résulté un surcroît de travail considérable qui devrait cependant pouvoir être résorbé grâce à la nouvelle ordonnance prévue pour 1976.

Le nombre des aéronefs inscrits dans le registre des droits réels sur aéronefs (tableau 16) a légèrement augmenté, passant de 64 à 66, de même que celui des déclarations d'hypothèques sur aéronefs, qui a passé de 59 à 61. La somme totale des hypothèques s'est élevée de 217 à 265 millions, ce qui provient avant tout de deux nouvelles hypo-

thèques de 28 millions chacune. Un nombre croissant de particuliers a mis à profit la possibilité d'hypothéquer leurs aéronefs; plusieurs banques étrangères ont fait leur apparition en tant que créancières. Le délai d'attente de trois mois qui doit être respecté pour la radiation éventuelle d'un aéronef agit comme une sorte d'entrave et est souvent mal interprété.

La section du matériel aéronautique a exercé son activité de surveillance en procédant notamment aux examens de navigabilité suivants:

Grands avions (poids au décollage supérieur à 15 tonnes)

Examens partiels de type	2
Examens d'admission d'entrée	10
Examens à l'exportation	11
Examens par des ingénieurs responsables de Swissair	900

Les examens complémentaires des grands avions se déroulent généralement en permanence; on relèvera en particulier deux examens inhabituels de réparation sur un DC-9 (atterrissage sur le ventre) et sur un DC-6 (tirs de mitrailleuse en Angola).

Aéronefs légers (sans les parachutes de sauvetage)

Premiers examens	213*
Examens complémentaires	844

* (au nombre desquels figurent les examens de type de l'avion AS-202/18A Bravo, des planeurs B4-PC-11A et 11-AF, de 46 nouveaux modèles de planeurs de pente, de plusieurs avions d'amateurs ainsi que de 4 silencieux)

Parachutes de sauvetage

Premiers examens	271
Examens complémentaires	788

Equipements de bord

Premiers examens	170*
Examens complémentaires	387

* (exemple d'examens de type: 3 altimètres de précision, 1 gyroscope directionnel, 2 horizons artificiels)

Des examens de type plus importants sont en cours d'exécution sur l'avion de transport PD-01, l'avion-école PC-7 et le planeur Elfe S4A.

Par ailleurs, il a été procédé à 69 mesures de bruit et 161 certificats de bruit ont été délivrés. En fin d'année, on comptait 982 avions légers munis d'un certificat. Il faut encore mesurer 87 types afin que puissent être délivrés des certificats aux 170 avions légers restants.

Des crédits d'un montant de 111 500 francs ont été alloués pour l'acquisition d'un avion-école. Par décision du 7 mai, le Conseil fédéral a confirmé le crédit-cadre de 1 700 000 francs décidé en 1971, mais a prolongé le délai du programme de subvention jusqu'à la fin de 1977. Ainsi 6 avions devraient être subventionnés en 1976 et 5 en 1977, pour un montant global supérieur à 500 000 francs.

La section du matériel aéronautique a également déployé son activité en France en procédant à l'examen de type de l'avion Pilatus PC-6/B1-H2.

Le nombre des entreprises développant et produisant du matériel aéronautique s'est accru de manière considérable ces dernières années. Dans le domaine des parties d'aéronefs, des appareils et des instruments, les possibilités du personnel chargé des examens de reproduction ont pratiquement atteint leur plafond. La nouvelle structure des tâches de surveillance aboutira vraisemblablement à ce que les inspecteurs de l'Office de l'air ne devront plus examiner séparément chaque pièce d'une série de production. Une solution serait de prendre en considération l'octroi

de certificats de production (Production Certificates), comme cela se fait dans certains pays étrangers. Dans tous les cas, un tel certificat ne se rapporte qu'à un type déterminé et il n'est délivré qu'une fois passé l'examen de type et une fois organisée une division de contrôle indépendante dans l'entreprise de production, chargée de la surveillance de la fabrication en série jusqu'au certificat final de livraison. Le certificat autorise le fabricant à construire le produit en série et à le vendre, sans qu'il soit nécessaire que l'autorité de surveillance s'occupe de chaque pièce en particulier. La surveillance pourrait ainsi se limiter à des sondages. A titre d'essai, les examens de reproduction de certains produits ont déjà été délégués à des entreprises de production bien organisées. Les résultats sont positifs. L'introduction de tels certificats de production pourrait améliorer de façon sensible la capacité concurrentielle des entreprises suisses sur le marché international.

7. Aéroports

a) Généralités

Après de laborieux pourparlers, il a été possible de reviser le règlement des redevances perçues sur les aéroports exploités en vertu d'une concession; les redevances d'atterrissage et de passagers ont été notablement augmentées. La révision est entrée en vigueur le 1er novembre. Différents recours ont été déposés contre l'approbation formulée par l'Office de l'air; ils furent tous rejetés. Le Département des transports et communications et de l'énergie a répondu une nouvelle fois affirmativement à la question de savoir si l'on pourrait prévoir, pour les approches d'entraînement non suivies d'atterrissages, une redevance aussi élevée que pour les approches avec atterrissages (IFR).

b) Aéroports nationaux

Des subventions fédérales d'un montant global de 80 millions de francs ont été allouées pour l'agrandissement des trois aéroports nationaux.

A l'aéroport de Zurich, on a mis en service le 1er novembre l'aérogare B construite dans le cadre de la 4e étape d'agrandissement. Le 7 décembre, un crédit de 26,5 millions de francs a été accordé lors d'une votation populaire cantonale pour le renouvellement de la piste d'atterrissage aux instruments 16/34. Le projet fait partie des constructions qui complètent la 4e étape l'agrandissement ou sont en rapport direct avec elle, constructions pour lesquelles le Conseil fédéral a proposé, dans son message du 29 octobre, d'octroyer une subvention de 39,7 millions de francs. A l'aéroport de Genève, les travaux principaux de la 5e étape d'extension ont été achevés (aménagement des voies de circulation, élargissement de l'aire de trafic, agrandissement de l'aérogare II, aménagement du bâtiment technique de Swissair et agrandissement du bâtiment de son service hôtelier, aménagement du centre d'aviation légère). La surface de référence artificielle pour radioaltimètre, nécessaire aux approches de catégorie II sur la piste 23, a pu être mise en service; les installations radio-électriques sont ainsi entièrement propres à l'exploitation en catégorie II.

Quant à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, le projet réduit concernant le prolongement de la piste aux instruments a été définitivement établi: au lieu des 4000 m prévus initialement, on a fixé la longueur à 3900 m. Dans le rapport du Conseil d'Etat du 5 juin au Grand Conseil, les frais totaux de construction sont estimés à quelque 40 millions de francs.

c) Autres aérodromes

La résistance accrue de diverses couches de la population a incité les autorités compétentes de la ville de Lausanne à abandonner la réalisation d'un nouvel aérodrome régional à Etagnières et à agrandir en lieu et place l'aérodrome existant de La Blécherette.

Le 29 juillet, la commune d'Ecuvillens a adressé au Département des transports et communications et de l'énergie une demande visant au retrait de la concession de construire pour l'aérodrome d'Ecuvillens. La demande était encore en suspens à la fin de l'année.

Le 1er décembre ont débuté les travaux de construction d'une piste à revêtement artificiel à l'aérodrome de Birrfeld.

Le champ d'aviation de Lommis a de nouveau donné lieu à des contestations. Le 3 juin, le Tribunal cantonal de Thurgovie a rejeté un recours de l'entreprise Lauchthal SA contre l'exploitante du champ d'aviation (à cause de la construction d'une grue dans le couloir d'approche et de départ). Le 27 novembre, le tribunal acquitta définitivement les dirigeants de l'entreprise précitée de l'inculpation de mise en danger du trafic. Les tentatives de conciliation du membre compétent du Conseil d'Etat n'eurent aucun succès.

Au début de décembre ont débuté des mensurations ayant pour objet de fixer la résistance des pistes à revêtement artificiel des aérodromes régionaux et des champs d'aviation.

Divers recours ont été déposés au Département des transports et communications et de l'énergie contre l'autorisation de construire un champ d'aviation pour hélicoptères à Gampel, délivrée en décembre 1974; ils étaient encore en suspens à la fin de l'année. Le 25 novembre a été délivrée l'autorisation de construire et d'exploiter un champ d'aviation pour hélicoptères à Schindellegi, le 8 décembre l'autorisation pour un champ d'aviation pour hélicoptères à Holziken (AG).

Le 1er juin, des recommandations ont été édictées pour le service de sauvetage et de lutte contre le feu sur les champs d'aviation.

Le 13 août, l'Association de l'aménagement régional du territoire de Olten-Gösgen-Gäu a adressé au Conseil fédéral une demande tendant à réexaminer l'autorisation de construire l'aérodrome de Kestenholz; la demande était encore à l'étude à la fin de l'année.

d) Places d'atterrissage en montagne

Il n'y a aucune modification à signaler dans cette catégorie de places d'atterrissage.

8. Sécurité aérienne

a) Services annexes

Après de laborieuses négociations dirigées par le juge fédéral Werner Dubach, une nouvelle convention collective de travail a pu être conclue entre Radio-Suisse SA et son personnel, plus particulièrement les contrôleurs de la circulation aérienne; elle est entrée en vigueur le 1er juillet. Le risque d'un conflit de travail est ainsi éliminé pour les prochaines années.

Des progrès concrets ont été réalisés dans l'étude des problèmes qui se posent pour la sécurité aérienne en cas de service actif. Il reste cependant quelques questions à régler.

La collaboration avec l'école de sécurité aérienne d'Eurocontrol à Luxembourg a été resserrée: le contrat pour l'instruction des contrôleurs de la circulation aérienne a été reconduit et un autre contrat a été conclu pour l'entraîne-

ment au simulateur du service du contrôle d'approche de Zurich. Cet entraînement sert avant tout à l'exploitation de la piste 14 pour laquelle une solution satisfaisante a pu être trouvée entre les intéressés dans le cadre d'un groupe de travail. Des discussions ont également eu lieu à ce sujet avec les organes compétents de la République fédérale d'Allemagne; on envisage de conclure un traité international afin de régler définitivement la question.

Le Service des obstacles à la navigation aérienne a achevé les recensements qu'il avait commencés il y a trois ans dans les cantons de Thurgovie, des Grisons, d'Uri, de Schwyz, d'Obwald et de Berne; toutes les lignes téléphoniques et les émetteurs et réémetteurs des PTT ont été également enregistrés. Des recensements sont actuellement en cours dans les cantons de Nidwald, Lucerne, St-Gall et Glaris. Au total, 1146 objets ont été traités (année précédente environ 1400).

L'avion de mensuration radioélectrique de l'office, Grumman «Gulfstream» HB-LDT, a effectué 270 heures de vol. Les mensurations les plus importantes ont été exécutées à l'ILS de la piste 14 à Zurich, à l'ILS de la piste 23 à Genève et au VOR de Fribourg. Les mensurations effectuées pour le compte et aux frais du gouvernement belge (41 heures de vol réparties sur 15 jours) sont achevées, la Belgique disposant maintenant de son propre avion de mensuration.

b) Bâtiments et installations

L'aménagement de nouveaux locaux pour les services de la sécurité aérienne aux aéroports de Zurich et de Genève n'a pas encore dépassé le stade de projet. A Zurich, après de laborieuses négociations, il a été décidé à la fin de l'année de prévoir simplement une solution transitoire sous forme d'une surélévation du bâtiment existant au lieu du projet primitif de Hagenbuck et au lieu d'une extension du bâtiment à la tête d'aéroport. Pour Genève, on disposait à la fin de l'année d'un projet avec plans au 1:100; des pourparlers étaient en cours avec le canton de Genève en vue de conclure un contrat réglant les acquisitions de terrains nécessaires. Selon le programme établi, les bâtiments devraient être achevés à Zurich au printemps 1978 et à Genève en automne de la même année.

Les pourparlers engagés avec les cantons de Zurich et de Genève sur le rachat des installations locales de sécurité aérienne ne sont pas encore achevés.

L'aménagement — qui avait subi un fort retard — de l'ordinateur METEOR de l'Institut de météorologie a progressé et la partie réservée au Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) a pu être réceptionnée après un deuxième essai couronné de succès. La mise en service de cette installation comme centre RSFTA de la Suisse est prévue pour le 1er avril 1976.

c) Divers

Le système d'Eurocontrol relatif à la perception de redevances de navigation aérienne de route, dont la Suisse fait également partie, a été affiné et le taux de recouvrement — tel que cela était prévu dans le plan d'ensemble — a été porté le 1er novembre de 30 à 60 pour cent des frais totaux des installations et services de navigation aérienne de route.

Les frais de la sécurité aérienne locale ont été couverts à raison de 73 pour cent par des redevances.

9. Service d'information aéronautique (AIS)

Le besoin d'avoir une information aéronautique précise et disponible à temps va croissant. Les publications de l'AIS suisse sont distribuées à 102 Etats membres de l'OACI. En

Suisse, plus de 5400 pilotes privés y sont abonnés. Le tirage des amendements mensuels à la Publication d'information aéronautique (AIP) diffusés sous forme de NOTAM se monte à 6200 exemplaires (année précédente 5200).

Les recettes annuelles provenant des abonnements et de la vente des AIP et des cartes s'élèvent à près de 200 000 francs.

Dans le cadre d'un échange international, plus de 80 000 messages ont été reçus. Des extraits et des résumés destinés à répondre aux besoins suisses paraissent quotidiennement sous forme de «Pre Flight Information Bulletin» pour huit secteurs de l'hémisphère nord. Le bureau NOTAM suisse de l'aéroport de Zurich en assure la rédaction, l'impression et la distribution.

Les informations nécessitant chaque fois un tirage d'environ 7000 imprimés, la quantité de papier utilisée est importante si l'on considère les 3200 publications annuelles; des études sont en cours afin de rationaliser la diffusion par des moyens de communication modernes et afin de simplifier la présentation. Un premier pas dans ce sens a été réalisé dans le domaine de la cartographie aéronautique. L'Institut cartographique de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich met en mémoire, dans son installation automatique de dessin, un grand nombre de données relatives aux éléments de carte.

L'Institut est ainsi en mesure de fournir à l'office dans les plus brefs délais les documents désirés; il en résulte un gain de temps appréciable dans la réalisation graphique des cartes de l' AIS.

B-707/DC-8	265 km ²
DC-10/L-1011	22 km ²
Airbus A-300	13 km ²

C'est aussi l'introduction de valeurs limites légales qui a été déterminante dans cette évolution. Mentionnons en l'occurrence la prescription américaine d'homologation FAR-36, édictée à la fin de 1969, ainsi que l'annexe 16 précitée de la Convention de Chicago.

Ces prescriptions ne s'appliquent tout d'abord qu'aux nouveaux avions de transport. Mais la situation réelle est caractérisée par le fait qu'il y a encore actuellement une majorité d'anciens appareils en exploitation et que cette proportion ne se modifiera qu'au cours des années. Il est facile à comprendre que l'on cherche à accélérer cette évolution en prescrivant une transformation des anciens avions. L'autorité américaine de surveillance a annoncé des intentions dans ce sens. Elle envisagerait également d'interdire l'usage des aéroports américains aux avions de transport étrangers ne répondant pas aux prescriptions. Les enquêtes détaillées auxquelles a procédé la CEAC ont montré la diversité et la difficulté des problèmes soulevés. On a constaté qu'il s'agissait avant tout des avions à réaction de la deuxième génération, alors que la transformation des appareils de la première génération serait pratiquement exclue dans une large mesure (par exemple, les anciens B-707 et DC-8). Dans les Etats membres de la CEAC, il s'agit de 657 avions, dont 121 ne pourraient pas être transformés. La transformation reviendrait à quelque 700 millions de dollars (1975), dont 240 pour la Grande-Bretagne, 100 pour la France et 23 pour la Suisse (4 Caravelle, 10 DC-8 et 23 DC-9). En se limitant aux quadriréacteurs long-courriers, on aurait encore 180 avions et un total de dépenses d'environ 400 millions de dollars. Pour couvrir ces frais, on pourrait percevoir une redevance de passage supplémentaire de 1,5 dollar et une redevance de fret d'un pour cent de la taxe de fret. La transformation serait achevée en 1982, le plus grand effet se faisant sentir en 1981/1982.

Le bénéfice auquel on pourrait s'attendre peut s'exprimer par la réduction du chiffre de la population qui est exposée, dans le voisinage de l'aéroport, au «bruit inacceptable pour les zones résidentielles» à l'intérieur des limites primitives de 35 NNI. Pour l'année où l'effet serait le plus grand, cette réduction a été estimée à 12,7 % pour les aéroports français, à 18,5 % pour Londres-Heathrow et à 9,5 % pour Amsterdam-Schiphol. La réduction de superficie correspondante par déplacement des limites de 35 NNI a été évaluée à 15 % pour Orly, à 37 % pour Heathrow et à 8 % pour Schiphol.

Mais le bénéfice serait passager et disparaîtrait de nouveau vers 1986 en raison de l'élimination des avions transformés et des caractéristiques encore améliorées des nouveaux avions. Il y a assurément un certain risque — lequel renferme un élément essentiel des bases de décision — que les avions transformés restent en exploitation, vu les fortes dépenses, plus longtemps qu'il n'est prévu aujourd'hui, de sorte que les progrès souhaitables et possibles pourraient être considérablement retardés.

On ne savait pas encore, à la fin de l'année, comment la situation allait évoluer. Quoi qu'il en soit, les discussions et les enquêtes menées dans le cadre de la CEAC ont à nouveau montré que le problème de la lutte contre le bruit est pris très au sérieux dans les pays européens, mais qu'il ne saurait être résolu à coup de slogans.

b) Lutte contre le bruit sur les aérodromes

La modification de 1971 de la loi sur la navigation aérienne a créé la base juridique permettant d'établir des zones de bruit aux alentours des aérodromes bénéficiant d'une con-

10. Protection de l'environnement

a) Lutte contre le bruit à la source

Depuis la publication, le 16 juillet 1971, de l'ordonnance du Département des transports et communications et de l'énergie concernant la lutte contre le bruit des avions à la source, l'OACI a réalisé des progrès considérables. Le champ d'application de l'annexe 16 de la Convention de Chicago, entrée en vigueur le 6 janvier 1972, s'est élargi et l'on peut s'attendre qu'il existera, d'ici trois ans environ, des normes et recommandations de l'OACI pour toutes les catégories d'aéronefs. Pendant l'année écoulée, divers organes ont tenu des délibérations préparatoires, avec la collaboration de la Suisse, sur les catégories suivantes: avions à décollage et atterrissage courts, avions à réaction nouveaux ou déjà en service, hélicoptères.

A la fin du mois d'août, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 16 juillet 1971, l'Office de l'air a fait rapport au département précité, après avoir entendu les milieux intéressés, sur la lutte contre le bruit à la source. La nouvelle ordonnance est en préparation. A la fin de l'année, sur un total de 1152 avions d'un poids maximal au décollage de 5700 kg, 982 avaient reçu un certificat de bruit.

Les efforts intenses accomplis par l'industrie aéronautique aux fins d'atténuer le bruit des avions ont conduit, ces dernières années, à des progrès réjouissants. On mesure mieux les résultats atteints en comparant les «empreintes du bruit au sol»; par là, on entend des superficies dans l'étendue de l'aéroport, dans les limites desquelles un avion émet en décollant et en atterrissant un certain niveau de bruit à certaines conditions de mesure. Comme niveau de bruit comparatif, on utilise 90 EPN dB (correspondant à peu près au bruit d'un camion lourd à 50 m de distance). A titre d'illustration, voici les chiffres comparatifs pour les avions à réaction des première, deuxième et troisième générations:

cession (art. 42). La nouvelle ordonnance du 14 novembre 1973 sur la navigation aérienne et l'ordonnance du Département des transports et communications et de l'énergie du 23 novembre 1973 concernant les zones de bruit des aérodromes exploités en vertu d'une concession contiennent des prescriptions concrètes:

- L'article 61 de l'ordonnance sur la navigation aérienne dispose que, pour déterminer l'exposition au bruit, il y a lieu de tenir compte du développement prévisible au moins pendant les dix prochaines années, à compter de l'établissement du plan.
- L'ordonnance du 23 novembre 1973 définit l'indice d'exposition au bruit NNI (art. 1 ss.) et prescrit qu'il faut prendre en considération l'extension prévisible de l'aérodrome et le développement évaluable (augmentation du trafic, construction des avions) pendant les dix prochaines années.
- L'article 68, 1er alinéa, lettre a, de l'ordonnance sur la navigation aérienne impose aux aéroports de Zurich et de Genève un délai au 31 décembre 1977 pour mettre le plan de zones à l'enquête publique; pour les autres aéroports au bénéfice d'une concession, ce délai a été fixé au 31 décembre 1980. Le département peut, pour des raisons importantes, prolonger dans chaque cas particulier les délais de cinq ans au maximum.

Les travaux pour l'établissement des zones, qui avaient débuté sur les aéroports nationaux de Zurich et de Genève déjà avant l'entrée en vigueur des ordonnances précitées, ont été entre-temps poursuivis activement. Des difficultés considérables ont surgi lors de ces travaux.

En ce qui concerne les aérodromes régionaux, on en vint de plus en plus à se demander s'il était judicieux d'appliquer le procédé NNI — qui a été développé à l'étranger pour les grands aéroports et a donné des résultats positifs sur nos aéroports nationaux — aux petits aérodromes et aux petits avions, ou s'il devait être remplacé par ceux-ci par une autre méthode. Celle-ci est actuellement à l'étude. Quant aux aéroports nationaux, la difficulté réside avant tout dans la définition plus précise d'un «développement prévisible». A quelle étape future d'extension faut-il s'arrêter? A l'extension selon la concession de construire, à l'extension prévue d'une façon générale ou encore à l'extension finale possible? Si l'on se limite au projet figurant dans la concession, on court le risque de se priver de possibilités plus étendues; si l'on conçoit des zones plus grandes, on verra apparaître des questions juridiques touchant l'existence de la réglementation des zones dans sa totalité.

Même dans les limites d'une extension donnée, il n'est pas simple de prévoir l'évolution du bruit. Il dépend notamment d'hypothèses sur la capacité du système des pistes, sur la conception de l'utilisation de ces pistes et sur le nombre, la diversité et l'émission de bruit des avions. Pour fixer ces importants paramètres, il existe des tolérances considérables, aussi bien dans l'appréciation et la prévision purement technique que — et surtout — dans les hypothèses liées à différents intérêts.

Ces incertitudes se manifesteront dans l'aspect des plans de zones. Il faut s'attendre que les ordinateurs, compte tenu de variantes raisonnables, fourniront dans une première phase — au lieu de limites de zones précises — des bandes plus ou moins larges déterminées par la cumulation de valeurs extrêmes. La réduction indispensable de ces bandes à des lignes limites pourra prendre encore un temps considérable, tant pour des raisons techniques que politiques.

Il est donc douteux que les aéroports nationaux puissent tenir le délai précité du 31 décembre 1977; il faudra vraisemblablement faire usage, dans une mesure encore non

déterminable aujourd'hui, de la possibilité de prolonger ce délai. Cela dépend en grande partie de la rapidité avec laquelle les deux cantons, qui sont légalement compétents et responsables quant à l'établissement des zones en leur qualité d'exploitants d'aéroports, peuvent faire avancer les travaux.

Avec le développement rapide des conditions techniques, économiques et sociales, la situation décrite ci-dessus peut également se produire sous une forme analogue dans d'autres domaines de la législation. C'est pourquoi il convient d'en considérer l'importance sous son aspect fondamental et général. Les difficultés actuelles dans l'application judicieuse des prescriptions légales proviennent des éléments suivants:

- d'une part, l'évolution de la situation exigeait de plus en plus impérieusement une réglementation juridique détaillée, et une nouvelle attente aurait considérablement accru à long terme les inconvénients dus à l'ordre — ou au désordre — actuel;
- d'autre part, le système à introduire n'était en revanche pas encore entièrement concevable et perceptible dans ses éléments et paramètres essentiels.

Doit-on alors, dans de tels cas, différer la législation jusqu'à ce que tous les modèles soient établis, que toutes les simulations et planifications soient effectuées et que tous les détails essentiels soient tirés au clair? La réponse ne sera pas la même dans chaque cas, mais dépendra notamment de savoir

- si, le moment venu, les dommages probables doivent être estimés plus grands en cas de décision positive ou négative,
- si la situation a une chance de se modifier, dans quelle direction et en combien de temps,
- quel est le degré de probabilité de ces considérations.

La modification de 1971 de la loi a eu en l'occurrence un effet positif sur la législation; il convenait de s'accommoder des incertitudes qui existaient encore lors de la préparation des deux ordonnances.

L'Office de l'air s'était refusé, à l'époque, de donner suite à une requête de l'ARAG (Association des riverains de l'aéroport de Genève) visant à soumettre pour avis aux riverains de l'aéroport les autorisations et les horaires relatifs au trafic hors des lignes. Le recours déposé avait été rejeté par le Département des transports et communications et de l'énergie (11 mai 1973). L'ARAG porta alors l'affaire devant le Conseil fédéral; celle-ci était encore pendante à la fin de l'année.

Le 28 février, le Tribunal fédéral a rejeté un recours de droit administratif de l'entreprise Aeroleasing contre l'attribution d'un contingent de vols de nuit.

Les difficultés dues au bruit persistent sur plusieurs aérodromes. Chaque cas peut évoluer de façon différente selon que les intéressés font preuve assez tôt les uns pour les autres de la raison et de la compréhension nécessaires au lieu d'attendre tout simplement un miracle. A l'aéroport de Berne-Belpmoos, l'annexe V du règlement d'exploitation a été étudiée en détail par la Commission cantonale s'occupant du bruit des avions; la révision n'était pas encore terminée à la fin de l'année. Au champ d'aviation de Saanen-Gstaad, les questions en suspens ont pu être résolues grâce au déplacement de l'instruction des pilotes (une solution qui n'est évidemment possible que dans des cas exceptionnels, si l'on ne veut pas que des concentrations inacceptables de bruit se créent ailleurs ou que l'instruction soit tout simplement paralysée).

c) Divers

Afin d'être en mesure d'évaluer jusqu'en 1985 environ la modification probable des nuisances portées à l'environne-

ment par le trafic aérien commercial et de comparer l'avion avec d'autres moyens de transport, l'office a chargé la maison Basler et Hofmann (Zurich) d'une étude à ce sujet en collaboration avec Swissair. Cette étude était avant tout axée sur les facteurs bruit, consommation d'énergie et pollution de l'air. Elle a montré d'une façon générale que, jusqu'en 1985 (par rapport à 1970), il semblait possible de diminuer notablement les nuisances spécifiques (par ex. par tonne-kilomètre). Quant à savoir s'il en résulte simultanément une augmentation de l'ensemble des nuisances, cela dépend surtout de l'accroissement du trafic.

Le nombre des plaintes formulées contre le bruit des modèles réduits d'aéronefs s'est fortement accru. Cette catégorie particulière de la navigation aérienne, qui n'est liée à aucune autorisation quelconque et n'est rattachée à aucun endroit déterminé, a augmenté fortement — en proportion — la charge de l'Office de l'air.

11. Accidents et attentats

a) Accidents

Bien que l'effectif des aéronefs se soit notablement accru, le nombre total des accidents survenus à des aéronefs suisses est demeuré légèrement inférieur à celui de l'année précédente.

Dans le trafic commercial suisse, aucun accident ayant entraîné des morts ou des blessés n'est à déplorer.

Dans deux cas, Swissair a subi de gros dégâts matériels: le 20 novembre, un DC-9 atterrissant à Milan-Malpensa lors d'un vol d'instruction s'est posé avec le train d'atterrissage rentré; le 11 novembre, un DC-8 est entré en collision, à Zurich, avec une passerelle télescopique d'embarquement en roulant sur l'aire de stationnement. Le 30 août, un avion de transport polonais a atterri à Zurich avec le train avant rentré; le 30 juillet, le pilote d'un avion-taxi français s'est posé sans sortir son train d'atterrissage. Le 15 juin, lors d'une opération de recherches et de sauvetage pour la Garde aérienne suisse de sauvetage, un hélicoptère est entré en collision avec le terrain montagneux à Chelenlücke (UR) par mauvaises conditions météorologiques; le pilote et deux guides ont été tués.

Dans le trafic privé, un avion avec sept occupants est porté disparu depuis le 28 juin. Le pilote, qui voulait aller de Berne à Venise, a probablement perdu sa route en raison de la mauvaise visibilité. Quatre accidents mortels d'avion sont survenus par suite de perte de vitesse. Deux pilotes de planeur, deux pilotes de planeur de pente et un parachutiste ont été victimes d'accidents mortels.

Les causes des accidents n'ayant fait aucune victime gravement atteinte sont analogues aux années précédentes. Le nombre des accidents ayant provoqué des dégâts matériels sur l'aire de stationnement ou les voies de circulation et celui des atterrissages forcés dus au manque de carburant de réserve ont notablement augmenté.

Le Service de recherches et de sauvetage a été alarmé 19 fois. Cinq opérations de recherches ont été déclenchées, deux pour des aéronefs suisses et trois pour des aéronefs allemands.

b) Attentats

Les mesures de sécurité prises sur les aéroports nationaux ont été à nouveau adaptées à toute nouvelle menace. Dans le monde entier, le nombre des attentats contre l'aviation civile a diminué; c'est sans doute une conséquence de la vigilance accrue et de l'efficacité des mesures prises. Dix détournements d'avions, dont six se sont soldés par un échec, ont été perpétrés sur le plan mondial. En Suisse, il n'y eut ni attentat ni détournement. En revanche, un DC-6

de Balair a été mitraillé pendant l'approche sur l'aéroport de Luanda lors d'un vol d'assistance en Angola le 10 novembre; personne ne fut blessé.

12. Organisation interne

A la fin de l'année, M. Hans Huggler, depuis 1969 chef de la section des entreprises de vol et d'entretien, a pris sa retraite. Il a été remplacé par son suppléant, M. Robert Heiniger.

L'effectif du personnel, qui s'élève à 139 collaborateurs, est demeuré le même.

Les tâches du Bureau de coordination pour les tirs et la sécurité de la navigation aérienne (COTSENA) ont été reprises le 1er mars par Radio-Suisse SA et sont assurées par le service local AIS à Zurich.

Au Service de documentation, le nombre des livres a passé de 1179 à 1263; le nombre des périodiques est demeuré pratiquement le même, soit 94.

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

- J.-P. Kohli: «Flugzeug-Kennntnis» (édition en allemand);
- Volume 1 «Pilote privé» (édition en allemand) et volume 3 «Pilote professionnel» (éditions en allemand et en français) des «Instructions, directives, informations et questions d'examen pour le personnel navigant», prévues pour être publiées en 10 volumes.

En raison de remarques critiques émises dans la presse en 1971 à propos de l'accident survenu à un fonctionnaire, la Commission de gestion du Conseil national avait procédé à une inspection des activités de surveillance de l'Office de l'air. Celle-ci s'est achevée par le rapport du 21 mai et a donné lieu à un jugement généralement positif; l'office a été invité à un autre examen pour quelques questions concrètes.

13. Statistique

Divers tableaux ont subi des modifications d'ordre rédactionnel, nécessitées par l'adaptation constante de la statistique à l'évolution du trafic aérien. Dans le tableau 11, on a abandonné le trafic à destination des places d'atterrissage en campagne car de nombreuses difficultés, apparues lors de son établissement, faisaient naître des doutes quant à l'exactitude des données fournies. En ce qui concerne les courants dans le trafic de lignes (tableau 18), on a indiqué trois années comparatives ainsi que le total des passagers au départ de la Suisse (les passagers qui touchent deux aéroports n'étant comptés qu'une fois). Pour les courants dans le trafic hors des lignes (tableau 19), le nombre des passagers est indiqué séparément pour les voyages à forfait et les vols intervilles. On a publié pour la première fois une statistique sur les ascensions de ballons en Suisse (tableau 21) ainsi qu'une liste des compagnies exerçant une activité dans le trafic international hors des lignes (tableau 26).

Dans le cadre des tableaux alternés publiés tous les deux ans, on a repris dans la présente édition la liste des accords aéronautiques bilatéraux (tableau 29) et publié un aperçu de l'évolution du trafic mondial, lequel remplace l'ancien tableau sur le trafic international de lignes (tableau 28). On a légèrement modifié le tableau relatif aux frais de construction des aéroports (tableau 22), qui résume les indications sur les aéroports nationaux et reproduit en outre le montant des subventions fédérales allouées aux aérodromes régionaux.

Berne, le 15 mars 1976

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

Europäisches Liniennetz der Schweiz Réseau européen de la Suisse

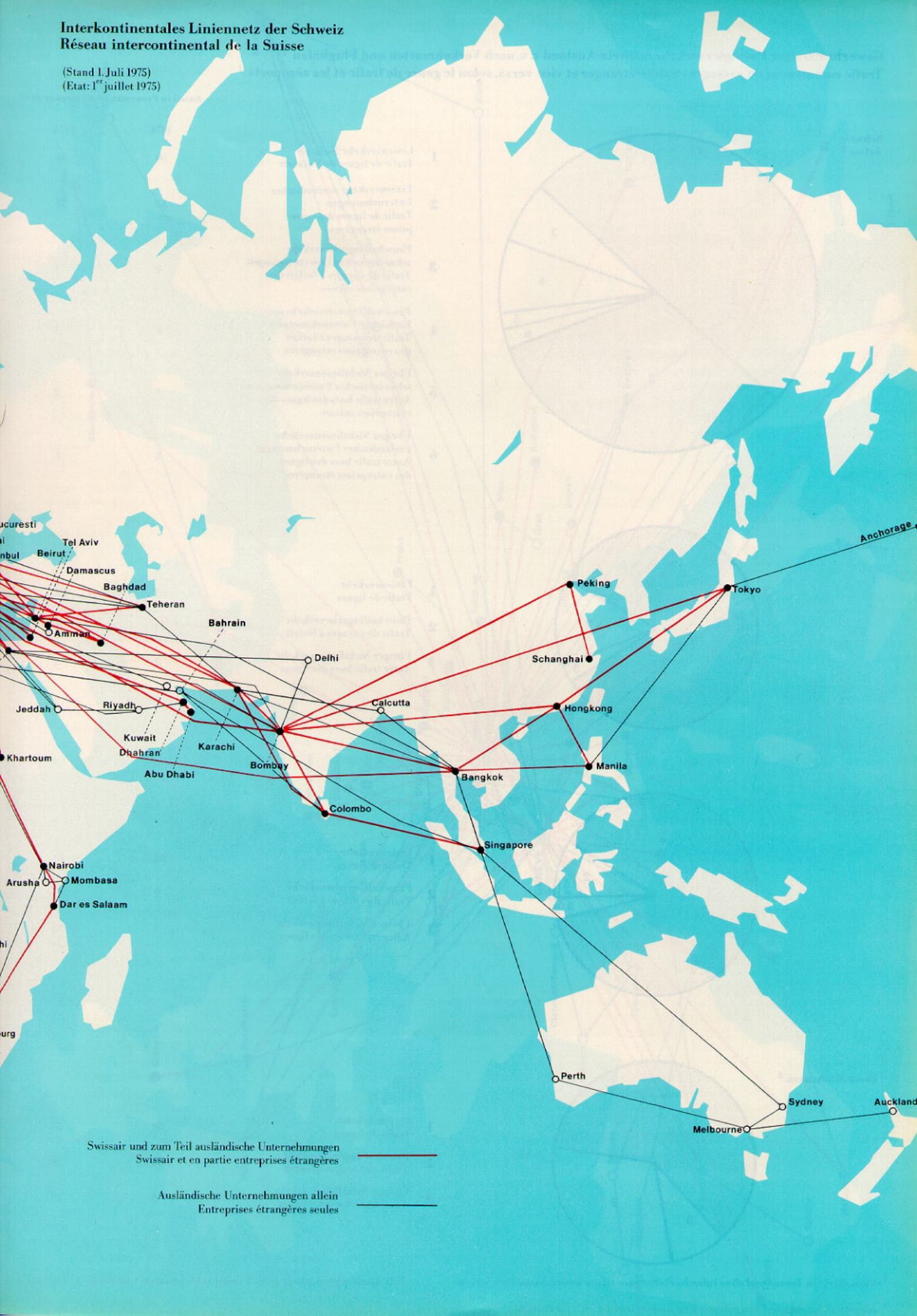
(Stand 1. Juli 1975)
(Etat: 1^{er} juillet 1975)





Interkontinentales Liniennetz der Schweiz Réseau intercontinental de la Suisse

(Stand 1. Juli 1975)
(Etat: 1^{er} juillet 1975)



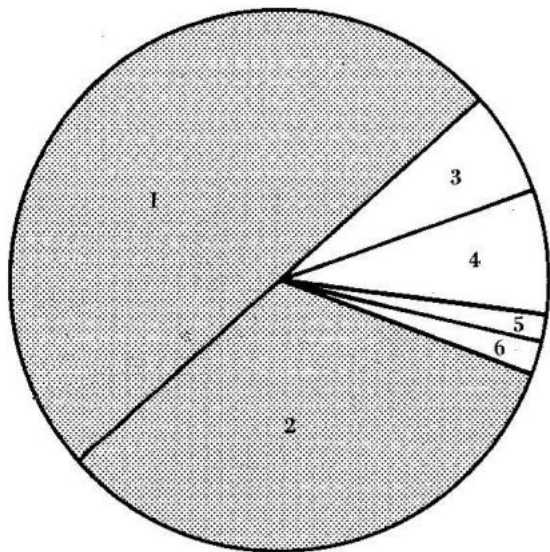
Swissair und zum Teil ausländische Unternehmungen
Swissair et en partie entreprises étrangères

Ausländische Unternehmungen allein
Entreprises étrangères seules

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

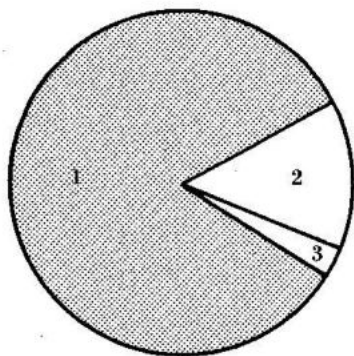
Anteil in Prozenten / Part en pour-cent

Schweiz ²
 Suisse ²



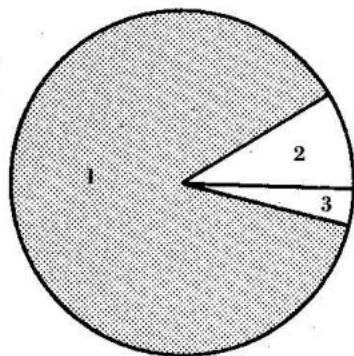
	1974	1975
1 Linienverkehr Swissair Trafic de lignes de Swissair	50	50
2 Linienverkehr ausländischer Unternehmungen Trafic de lignes des entre- prises étrangères	33	32
3 Pauschalflugreiseverkehr schweizerischer Unternehmungen Trafic de voyages à forfait des entreprises suisses	6	5
4 Pauschalflugreiseverkehr aus- ländischer Unternehmungen Trafic de voyages à forfait des entreprises étrangères	8	9
5 Übriger Nichtlinienverkehr schweizerischer Unternehmungen Autre trafic hors des lignes des entreprises suisses	1	2
6 Übriger Nichtlinienverkehr ausländischer Unternehmungen Autre trafic hors des lignes des entreprises étrangères	2	2

Zürich ³



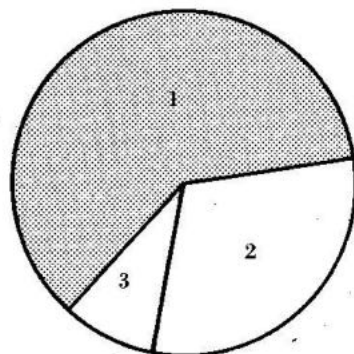
	1974	1975
1 Linienverkehr Trafic de lignes	83	82
2 Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait	14	15
3 Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes	3	3

Genève ³



	1974	1975
1 Linienverkehr Trafic de lignes	88	88
2 Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait	9	10
3 Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes	3	2

Basel-Mülhausen ³



	1974	1975
1 Linienverkehr Trafic de lignes	60	61
2 Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait	34	29
3 Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes	6	10

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

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

³ Gratispassagiere inbegriffen / Y compris les passagers transportés à titre gratuit

1. Gewerbmässiger Luftverkehr — Traffic commercial

Ergebnisse 1975 in halbfetter, Ergebnisse 1974 in gewöhnlicher Schrift — Résultats 1975 en mi-gras, résultats 1974 caractères ordinaires

Verkehrsart und Unternehmen Genre de trafic et entreprises	Etappenflüge Vols-étapes	Zahlende Etappen- passagiere ⁶ Passagers- étapes payants ⁶	Fracht und Post Fret et poste	Flugkilometer Kilomètres parcourus	Passagier-km Passagers-km	Güter-Tonnen- kilometer Marchandises tonnes-km
1	2	3	4	5	6	7
A. Linienverkehr — Traffic de lignes						
1. Swissair						
a) Inlandverkehr, inklusive interne Etappen internationaler Linien . . . Trafic interne, y compris les étapes internes des lignes internationales	15 144 14 923	852 161 831 094	23 244 21 847	2 835 2 790	168 492 163 846	4 783 4 477
b) Schweiz—Ausland v. v. Suisse—étranger v. v.	63 835 62 977	4 022 304 3 902 837	88 338 90 770	63 309 61 767	5 914 495 5 726 311	223 993 226 408
c) Auslandsetappen ¹ Étapes à l'étranger ¹	10 514 9 809	675 362 577 302	31 822 27 363	17 086 15 558	1 515 549 1 216 584	79 160 64 024
d) Total Swissair	89 493 87 709	5 549 827 5 311 233	143 404 139 980	83 230 80 115	7 598 536 7 106 741	307 936 294 909
2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères						
a) Inlandsetappen Étapes internes	2 779 3 064	88 622 105 520	2 617 3 686	568 623	18 464 21 242	475 672
b) Ausland—Schweiz v. v. ² Etranger—Suisse v. v. ²	73 592 71 646	3 616 973 3 575 965	109 971 119 999	68 753 64 383	4 518 993 4 248 365	169 062 180 412
c) Total ausländische Unternehmen . Total entreprises étrangères	76 371 74 710	3 705 595 3 681 485	112 588 123 685	69 321 65 006	4 537 457 4 269 607	169 537 181 084
3. Linienverkehr Schweiz—Ausland v. v. Trafic de lignes Suisse—étranger v. v.						
a) Swissair (1b)	63 835 62 977	4 022 304 3 902 837	88 338 90 770	63 309 61 767	5 914 495 5 726 311	223 993 226 408
b) Ausländische Unternehmen (2b) . Entreprises étrangères (2b)	73 592 71 646	3 616 973 3 575 965	109 971 119 999	68 753 64 383	4 518 993 4 248 365	169 062 180 412
c) Total Schweiz—Ausland v. v. (1b + 2b) Total Suisse—étranger v. v. (1b + 2b)	137 427 134 623	7 639 277 7 478 802	198 309 210 769	132 062 126 150	10 433 488 9 974 676	393 055 406 820
B. Pauschalflugreiseverkehr³ — Trafic de voyages à forfait³						
1. Schweizerische Unternehmen Entreprises suisses	4 565 5 385	488 668 585 026	— —	* *	* *	* *
2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères	7 124 5 986	735 449 602 957	— —	* *	* *	* *
3. Total Pauschalflugreiseverkehr . . . Total trafic de voyages à forfait	11 689 11 371	1 224 117 1 187 983	— —	* *	* *	* *
C. Übriger Nichtlinienverkehr⁴ — Autre trafic hors des lignes⁴						
1. Schweizerische Unternehmen Entreprises suisses	64 245 58 777	275 595 233 601	53 721 31 909	* *	* *	* *
2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères	5 327 4 760	209 278 213 536	6 784 5 601	* *	* *	* *
3. Total übriger Nichtlinienverkehr . . . Total autre trafic hors des lignes	69 572 63 537	484 873 447 137	60 505 37 510	* *	* *	* *
D. Zusammenzug⁵ — Récapitulation⁵						
1. Schweizerische Unternehmen Entreprises suisses	158 303 151 871	6 314 090 6 129 860	197 125 171 889	83 230 80 115	7 598 536 7 106 741	307 936 294 909
2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères	88 822 85 456	4 650 322 4 497 978	119 372 129 286	69 321 65 006	4 537 457 4 269 607	169 537 181 084
3. Gesamttotal Total général	247 125 237 327	10 964 412 10 627 838	316 497 301 175	152 551 145 121	12 135 993 11 376 348	477 473 475 993
4. Zunahme in % Augmentation en %	+4,1	+3,2	+5,1	+5,1	+6,7	+0,3

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

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

³ Flüge, bei denen zusätzlich zur Beförderung wesentliche Leistungen am Reiseziel eingeschlossen sind

⁴ Nur Transportflüge

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

⁶ Im Nichtlinienverkehr sind die Gratispassagiere inbegriffen

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

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

³ Vols pour lesquels sont comprises, en plus du transport, des prestations essentielles à l'endroit de destination

⁴ Vols de transport seulement

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

⁶ Dans le trafic hors des lignes, les passagers transportés à titre gratuit sont inclus

2. Linienverkehr — Traffic de lignes 1955—1975

Jahr Année	Länge des Linienetzes 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 Utilisées	Angebote Offerts	Aus- nützung Utilisation %			Ausgelastete Utilisées	Angebote Offertes	Aus- lastung Utilisation %
						in Tausend — en milliers					in Tausend — en milliers		
(1) Schweizerischer Linienverkehr im In- und Ausland — Traffic suisse de lignes, interno et à l'étranger													
1955	58 242	27 351	16 908	626 567	11 676	465 329	727 077	64	43 665	11 332	54 997	84 943	65
1956	56 863	32 107	19 360	766 663	13 743	544 171	850 267	64	50 636	13 933	64 569	97 140	66
1957	96 296	38 066	25 771	985 216	16 552	788 476	1 279 994	62	73 872	19 236	93 108	150 815	62
1958	121 185	39 884	29 650	1 058 715	19 624	913 622	1 548 512	59	86 083	24 762	110 845	183 893	60
1959	124 272	39 317	29 615	1 095 769	22 407	965 594	1 599 996	60	89 519	29 583	119 102	195 085	61
1960	131 523	43 193	31 996	1 285 520	26 036	1 138 463	1 956 781	58	105 613	34 334	139 947	238 851	59
1961	108 820	45 726	34 907	1 439 918	26 012	1 365 367	2 659 052	51	127 079	36 645	163 724	298 627	55
1962	129 383	48 073	37 025	1 648 419	28 121	1 685 653	3 195 969	53	156 900	40 036	196 936	379 735	52
1963	130 661	50 858	39 689	1 780 048	31 915	1 841 857	3 496 209	53	169 133	47 534	216 667	418 147	52
1964	127 984	51 550	42 422	1 909 475	35 483	2 142 949	3 969 995	54	194 136	54 724	248 860	476 101	52
1965	135 998	55 602	45 914	2 176 796	42 848	2 435 510	4 454 865	55	220 901	68 025	324 074	539 471	54
1966	141 717	59 960	49 340	2 379 766	52 154	2 698 109	4 821 076	56	243 476	80 598	353 610	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	383 610	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
1975	249 212	89 493	83 230	5 549 827	143 404	7 598 536	13 826 597	55	676 209	307 936	984 145	1 898 763	52
(2) Ausländischer Linienverkehr — Traffic étranger de lignes (3)													
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	695 119	16 745	593 989	991 806	60	56 348	17 187	73 535	121 346	61
1958	285 917	30 059	24 444	794 418	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	22 966	674 730	1 212 654	56	63 445	21 434	84 879	140 925	60
1960	247 951	35 118	26 693	1 077 997	30 343	865 991	1 600 204	54	81 459	31 327	112 786	189 657	60
1961	294 223	36 194	28 871	1 207 942	36 230	1 049 493	2 057 463	51	98 952	38 712	137 664	243 396	57
1962	271 584	36 995	27 856	1 293 974	44 539	1 129 919	2 170 108	52	106 471	41 190	147 661	258 581	57
1963	297 736	40 075	29 458	1 462 704	51 083	1 288 340	2 425 483	53	120 068	46 461	166 529	293 289	57
1964	282 981	41 107	31 396	1 628 706	52 678	1 446 747	2 712 548	53	125 867	52 539	178 406	319 983	56
1965	301 874	42 796	34 522	1 805 349	61 953	1 711 963	3 116 584	55	148 941	63 499	212 440	381 306	56
1966	269 130	48 804	38 442	2 063 574	67 968	1 943 446	3 627 856	54	169 080	71 044	240 124	442 079	54
1967	344 240	51 962	43 660	2 265 196	69 648	2 246 542	4 284 209	52	195 449	84 762	280 211	548 728	51
1968	399 994	55 217	50 092	2 441 923	87 716	2 603 001	5 065 687	51	226 461	117 637	344 098	696 035	49
1969	357 421	62 163	56 238	2 853 545	103 933	2 969 039	5 910 194	50	258 308	144 034	402 340	799 524	50
1970	393 930	66 394	65 141	2 990 189	107 102	3 312 348	7 151 048	46	288 174	155 782	443 956	986 743	45
1971	430 163	66 758	62 612	3 113 752	103 960	3 344 879	6 994 108	48	291 005	152 006	443 011	945 769	47
1972	446 477	71 480	64 998	3 441 532	114 432	3 953 150	7 842 547	50	343 924	175 934	519 858	1 046 382	50
1973	451 835	72 870	66 908	3 749 389	125 566	4 295 185	8 321 157	52	373 681	191 899	565 580	1 128 107	50
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
1975	346 979	76 371	69 321	3 705 595	112 588	4 537 457	8 981 558	51	394 759	169 537	564 296	1 229 725	46

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

2 Etappen, die nur von ausländischen Unternehmen befliegen wurden

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

1 Lignes Swissair, partiellement exploitées aussi par des entreprises étrangères

2 Etapes qui ne sont desservies que par des entreprises étrangères

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

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

Flughäfen — Aéroports	Zürich			Genève			Basel ¹		
	1974	1975	Diff. %	1974	1975	Diff. %	1974	1975	Diff. %
A. Linienerverkehr — Trafic de lignes									
1. Bewegungen — Mouvements	93 929	95 046	+ 1	59 363	59 874	+ 1	17 060	17 709	+ 4
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local	4 976 678	5 040 069	+ 1	2 843 966	2 882 353	+ 1	504 500	505 512	+ 0,2
b) Direkter Transit — Transit direct	337 216	352 965	+ 5	436 380	474 757	+ 9	62 483	64 464	+ 3
c) Total	5 313 894	5 393 034	+ 2	3 280 346	3 357 110	+ 2	566 983	569 976	+ 1
3. Fracht — Fret t:									
Eigenverkehr — Trafic local	115 683	111 380	— 4	33 740	30 564	— 9	12 749	11 900	— 7
4. Post — Poste t:									
Eigenverkehr — Trafic local	7 117	7 400	+ 4	5 501	5 585	+ 2	1 670	1 661	— 0,5
5. Güter — Marchandises t ² :									
Direkter Transit — Transit direct .	19 510	17 597	—10	19 491	19 809	+ 2	7 337	6 975	— 5
B. Pauschalflugreiseverkehr — Trafic de voyages à forfait									
1. Bewegungen — Mouvements	6 415	6 957	+ 8	2 823	3 107	+ 10	1 568	1 245	— 21
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local	700 574	758 568	+ 8	226 129	261 133	+ 15	148 379	129 996	— 12
b) Direkter Transit — Transit direct	4 785	3 400	—29	13 767	8 079	— 41	350	555	+ 59
c) Total	705 332	761 968	+ 8	239 896	269 212	+ 12	148 729	130 551	— 12
C. Übriger Nichtlinienerverkehr — Autre trafic hors des lignes									
1. Bewegungen — Mouvements	7 946	8 253	+ 4	4 946	5 626	+ 14	2 607	3 504	+ 34
Davon Rundflüge — Dont vols de plaisance	1 674	1 970	+18	956	1 170	+ 22	948	1 194	+ 26
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local	182 531	175 474	— 4	82 485	73 695	— 11	33 142	50 234	+ 52
b) Direkter Transit — Transit direct	14 740	19 152	+30	9 873	13 704	+ 39	4 003	2 995	— 25
c) Total	197 271	194 626	— 1	92 358	87 399	— 5	37 145	53 229	+ 43
Davon auf Rundflügen — Dont en vols de plaisance	3 790	4 897	+29	1 014	1 377	+ 36	1 713	2 204	+ 29
3. Fracht — Fret t:									
Eigenverkehr — Trafic local	2 946	2 436	—17	445	5 162	+1060	1 451	2 664	+ 84
4. Post — Poste t:									
Eigenverkehr — Trafic local	14	17	+21	4	3	— 25	11	34	+209
5. Güter — Marchandises t ² :									
Direkter Transit — Transit direct .	505	653	+29	281	372	+ 32	443	385	— 13
D. Zusammenzug — Récapitulation									
1. Bewegungen — Mouvements	108 290	110 256	+ 2	67 132	68 607	+ 2	21 235	22 458	+ 6
2. Passagiere — Passagers:									
a) Eigenverkehr — Trafic local	5 859 783	5 974 111	+ 2	3 152 580	3 217 181	+ 2	686 021	685 742	0
b) Direkter Transit — Transit direct	356 714	375 517	+ 5	460 020	496 540	+ 8	66 836	68 014	+ 2
c) Total	6 216 497	6 349 628	+ 2	3 612 600	3 713 721	+ 3	752 857	753 756	+ 0,1
3. Fracht — Fret t:									
Eigenverkehr — Trafic local	118 629	113 816	— 4	34 185	35 726	+ 5	14 200	14 564	+ 3
4. Post — Poste t:									
Eigenverkehr — Trafic local	7 131	7 417	+ 4	5 505	5 588	+ 2	1 681	1 695	+ 4
5. Güter — Marchandises t ² :									
Direkter Transit — Transit direct .	20 015	18 250	— 9	19 772	20 181	+ 2	7 780	7 360	— 5
E. Im Linienerverkehr angeflogene Städte Villes desservies en trafic de lignes									
Stand am 1. Juli — Situation le 1er juillet	116	118		84	85		25	30	
Total Schweiz — Suisse 1975 = 136 (Die Städte sind nur einmal gezählt — Les villes ne sont comptées qu'une fois) Total Schweiz — Suisse 1974 = 131									

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

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

² Fracht und Post

² Fret et poste

Anmerkungen: Gratispassagiere und Gratisfracht inbegriffen
Direkter Transit einmal gezählt

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

4. Passagiere im Linienverkehr auf den Landesflughäfen 1946—1975

Traffic de lignes sur les aéroports nationaux 1946—1975

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	7 812	105 140	1 279	106 419	7	6 884	87 916	21 592	109 508	11	3 037	19 717	4 255	23 972	14
1948	9 187	112 073	1 021	113 094	8	8 516	99 299	23 707	123 006	13	3 137	23 232	1 878	25 110	15
1949	11 339	128 089	18 471	146 560	10	9 584	106 561	28 050	134 611	14	2 651	15 303	2 670	17 973	11
1950	12 383	141 150	32 224	173 374	12	9 609	102 706	36 777	139 483	15	1 927	7 622	3 566	11 188	7
1951	15 888	189 809	53 043	242 852	17	10 296	140 075	36 664	176 739	18	1 368	7 133	761	7 894	5
1952	16 053	209 559	61 040	270 599	18	11 380	137 691	54 522	192 213	20	1 892	10 572	1 617	12 189	7
1953	18 502	295 392	69 474	364 866	25	12 582	192 709	67 196	259 905	27	2 440	20 977	5 698	26 675	16
1954	21 527	392 635	63 286	455 921	31	14 380	245 498	58 987	304 485	32	3 460	24 751	8 437	33 188	19
1955	23 937	499 926	58 979	558 905	38	14 925	304 967	59 263	364 230	38	3 314	29 317	8 856	38 173	22
1956	28 998	624 249	61 931	686 180	47	18 076	372 998	68 370	441 368	46	3 626	36 807	12 410	49 217	29
1957	33 433	786 114	64 669	850 783	58	20 550	472 610	73 939	546 549	57	4 711	56 406	16 843	73 249	43
1958	37 452	851 807	68 282	920 089	63	21 737	510 678	74 748	585 426	61	8 415	96 427	26 657	123 084	72
1959	38 566	913 361	81 170	994 531	68	23 990	557 664	75 470	633 134	66	8 113	107 228	29 722	136 950	80
1960	41 983	1 172 118	97 005	1 269 123	87	26 041	717 850	108 053	825 903	86	8 827	126 885	43 898	170 783	99
1961	46 321	1 344 428	121 084	1 465 512	100	27 937	839 412	116 513	955 925	100	7 949	138 526	32 353	170 879	100
1962	50 607	1 507 484	168 234	1 675 718	114	27 428	916 039	107 565	1 023 604	107	8 212	138 815	41 496	180 311	106
1963	53 556	1 666 821	186 945	1 853 766	126	30 934	1 017 259	127 374	1 144 633	120	9 729	162 842	42 977	205 819	120
1964	53 978	1 802 235	186 209	1 988 444	136	31 713	1 129 441	143 884	1 273 325	133	10 189	188 772	39 035	227 807	133
1965	57 157	2 062 472	219 905	2 282 377	156	35 167	1 240 347	182 416	1 422 763	149	9 232	158 933	31 205	190 138	111
1966	63 514	2 293 708	259 447	2 553 155	174	40 335	1 397 195	189 850	1 587 045	166	10 971	200 280	31 039	231 319	135
1967	70 726	2 608 045	285 779	2 893 824	197	43 534	1 604 369	173 847	1 778 216	186	12 761	253 747	30 172	283 919	166
1968	76 321	2 918 864	301 736	3 220 600	220	44 812	1 781 851	197 521	1 979 372	207	13 268	270 592	36 017	306 609	179
1969	83 320	3 390 664	339 577	3 730 241	255	49 696	2 109 050	230 198	2 339 248	245	13 958	317 916	31 572	349 488	205
1970	89 075	3 680 187	345 780	4 025 967	275	55 736	2 254 752	300 126	2 554 878	267	14 617	350 708	27 434	378 142	221
1971	88 849	4 165 176	350 120	4 515 296	308	55 334	2 483 611	311 782	2 795 393	292	15 306	410 088	18 103	428 191	251
1972	86 818	4 404 714	336 212	4 740 926	323	57 921	2 654 691	355 550	3 010 241	315	16 332	460 797	32 600	493 397	289
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	363	59 363	2 843 966	436 380	3 280 346	343	17 060	504 500	62 483	566 983	332
1975	95 046	5 040 069	352 965	5 393 034	368	59 874	2 882 353	474 757	3 357 110	351	17 709	505 512	64 464	569 976	334
Schätzungen/Estimations ¹															
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

¹ vorgenommen durch das Eidg. Luftamt im Jahre 1973

¹ 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—1975

Trafic hors des lignes sur les aéroports nationaux 1946—1975

Ohne Rundflüge — Sans vols de plaisance

Jahr Année	Zürich					Genève					Basel				
	Be- wegungen Mouve- ments	Passagiere — Passagers				Be- wegungen Mouve- ments	Passagiere — Passagers				Be- wegungen Mouve- ments	Passagiere — Passagers			
		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index		Eigen- verkehr Trafic local	Direkter Transit Transit direct	Total	Index
1946	3 625	3 473	—	3 473	7	1 876	8 130	—	8 130	27	1 054	1 918	—	1 918	2
1947	4 317	5 683	—	5 683	11	4 341	15 693	—	15 693	52	1 698	6 598	—	6 598	9
1948	3 591	6 126	—	6 126	12	4 335	7 155	3 187	10 342	34	866	3 465	—	3 465	4
1949	3 369	5 847	—	5 847	11	2 473	8 332	2 975	11 307	37	958	4 138	40	4 178	5
1950	1 778	4 593	739	5 332	10	1 732	7 452	3 184	10 636	35	359	2 609	21	2 630	3
1951	2 970	3 018	851	3 869	7	1 718	7 432	3 261	10 693	35	1 041	8 967	625	9 592	12
1952	7 986	3 654	901	4 555	9	1 512	4 668	2 103	6 771	22	836	7 168	90	7 258	9
1953	8 712	6 325	960	7 285	14	1 590	6 653	3 009	9 662	32	1 944	10 389	870	11 259	15
1954	7 181	11 320	1 446	12 766	24	1 849	4 642	1 892	6 534	21	1 176	14 371	674	15 045	20
1955	6 428	18 925	1 005	19 930	38	2 148	9 230	2 551	11 781	39	2 040	28 461	4 558	33 019	43
1956	9 607	11 860	1 770	13 630	26	1 172	10 373	3 541	13 914	46	3 202	45 438	2 994	48 432	63
1957	1 721	18 679	3 305	21 984	42	649	6 562	2 259	8 821	29	3 164	62 159	14 457	76 616	99
1958	1 412	20 415	3 224	23 639	45	673	7 457	2 819	10 276	34	4 138	57 607	35 253	92 860	120
1959	1 810	28 830	4 323	33 153	63	868	10 156	5 304	15 460	51	3 792	49 014	39 522	88 536	115
1960	2 462	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
1975	13 240	929 145	22 552	951 697	1 810	7 563	333 451	21 783	355 234	1 172	3 555	178 026	3 550	181 576	236
Schätzungen/Estimations ¹															
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	6 488	4 437	386 000	33 000	419 000	543

¹ vorgenommen durch das Eidg. Luftamt im Jahre 1973¹ 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—1975
Trafic de fret sur les aéroports nationaux 1946—1975
 Eigenverkehr in Tonnen — Traffic local en tonnes

Jahr Année	Zürich				Genève				Basel			
	Linien- verkehr Trafic de lignes	Nicht- linien- verkehr Trafic hors des lignes	Total	Index Indice	Linien- verkehr Trafic de lignes	Nicht- linien- verkehr Trafic hors des lignes	Total	Index Indice	Linien- verkehr Trafic de lignes	Nicht- linien- verkehr Trafic hors des lignes	Total	Index Indice
1946	453	76	529	3	275	84	359	5	83	135	218	10
1947	701	350	1 051	6	685	524	1 209	18	335	506	841	38
1948	975	287	1 262	7	860	502	1 362	20	528	291	819	37
1949	1 064	529	1 593	9	1 083	429	1 512	22	369	288	657	30
1950	1 794	628	2 422	13	1 223	300	1 523	22	273	102	375	17
1951	2 595	428	3 023	17	1 721	302	2 023	29	317	370	687	31
1952	3 042	389	3 431	19	1 835	162	1 997	29	435	131	566	26
1953	3 257	411	3 668	20	2 122	192	2 314	34	516	127	643	29
1954	4 033	421	4 454	25	2 014	191	2 205	32	631	79	710	32
1955	5 518	596	6 114	34	2 391	163	2 554	37	589	413	1 002	46
1956	6 927	603	7 530	42	2 752	90	2 842	41	881	478	1 359	62
1957	8 590	376	8 966	50	3 205	44	3 249	47	1 843	178	2 021	92
1958	9 323	219	9 542	53	4 040	153	4 193	61	2 690	190	2 880	131
1959	11 280	466	11 746	65	4 801	189	4 990	72	2 531	424	2 955	135
1960	15 230	489	15 719	87	5 227	175	5 402	78	2 505	458	2 963	135
1961	17 115	888	18 003	100	6 416	491	6 907	100	1 661	532	2 193	100
1962	21 205	869	22 074	123	8 975	255	9 230	134	3 451	440	3 891	177
1963	26 164	671	26 835	149	12 495	459	12 954	188	4 934	517	5 451	249
1964	29 132	637	29 769	165	14 034	486	14 520	210	4 928	590	5 518	252
1965	36 000	986	36 986	205	16 291	436	16 727	242	5 754	550	6 304	287
1966	44 254	806	45 060	250	19 189	536	19 725	286	7 103	402	7 505	342
1967	49 830	1 229	51 059	284	17 359	446	17 805	258	4 936	584	5 520	252
1968	64 200	1 804	66 004	367	19 876	524	20 400	295	6 562	624	7 186	328
1969	83 425	2 498	85 923	477	23 161	566	23 727	344	8 750	958	9 708	443
1970	94 557	1 646	96 203	534	25 757	1 046	26 803	388	10 254	714	10 968	500
1971	95 503	2 366	97 869	544	25 033	1 488	26 521	384	11 407	1 634	13 041	595
1972	101 583	2 435	104 018	578	27 881	1 051	28 932	419	11 250	1 337	12 587	574
1973	110 133	3 792	113 925	633	32 030	583	32 613	472	13 009	1 967	14 976	683
1974	115 683	2 946	118 629	659	33 740	445	34 185	495	12 749	1 451	14 200	648
1975	111 380	2 436	113 816	632	30 564	5 162	35 726	517	11 900	2 664	14 564	665
Schätzungen/Estimations ¹												
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

¹ vorgenommen durch das Eidg. Luftamt im Jahre 1973

¹ 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		
	1974	1975	1974	1975	1974	1975	1974	1975	
22.00—23.00	2 982	2 459	426	404	2 045	2 139	202	195	
23.00—23.30	587	395	102	91	822	556	26	56	
23.30—24.00	132	172	5	4	496	513	29	25	
00.00—00.30	51	44	8	4	129	75	5	1	
00.30—05.00	8	9	22	26	452	487	9	6	
05.00—06.00	398	399	2	8	150	174	3	4	
Total Nacht Total nuit	22.00—06.00	4 158	3 478	565	537	4 094	3 944	274	287
Total Tag Total jour	06.00—22.00	89 771	91 568	12 122	14 673	55 269	55 930	6 539	8 446

8. Luftfrachtverkehr der Schweiz nach Warengruppen 1972—1975

Trafic de fret en Suisse d'après les groupes de marchandises 1972—1975

Bruttotonnen — Tonnes brutes

Warengruppen Groupes de marchandises	Einfuhr — Importation				Ausfuhr — Exportation			
	1972	1973	1974	1975	1972	1973	1974	1975
	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	10 010	11 247	10 524	10 460	548	723	657
Mineralische Stoffe, Erzeugnisse der chemischen Industrie — Produits minéraux et des industries chimiques	1 794	2 336	3 091	2 230	4 540	4 863	4 588	3 708
Kunststoffe, Kautschuk — Matières plastiques, caoutchouc	620	562	512	432	793	916	789	574
Häute, Felle, Leder — Peaux, pelleteries, cuirs	890	1 088	1 058	1 053	151	197	156	98
Holz, Kork — Bois, liège		52	54	57	27	29	44	34
Papier — Papiers	3 049	3 056	2 775	2 341	1 043	1 079	1 083	1 057
Textilien — Textiles	1 675	1 862	1 691	1 682	2 124	1 827	1 709	1 494
Wirk- und Strickwaren, Konfektion — Bonneterie, confection	2 020	2 197	1 863	2 035	781	764	639	490
Schuhe, Kopfbedeckungen, Schirme — Souliers, coiffures, parapluies	310	260	238	209	567	318	291	183
Waren aus mineralischen Stoffen — Articles en matières minérales	119	170	126	173	275	318	218	163
Edelmetalle und Waren daraus — Métaux précieux et articles en ces matières	1 306	1 880	1 987	1 390	473	596	482	411
Unedle Metalle und Waren daraus — Métaux communs et articles en ces matières	589	689	670	526	1 107	1 470	1 571	1 163
Maschinen — Machines	5 139	5 781	6 160	4 828	4 940	6 488	6 766	5 851
Beförderungsmittel — Matériel de transport	1 381	1 604	1 388	1 737	147	126	127	406
Instrumente und Apparate — Instruments et appareils	3 240	3 667	3 757	3 461	1 416	1 617	1 778	1 563
Uhren — Montres	186	236	268	274	2 143	2 266	2 304	1 593
Übrige Waren — Autres marchandises	580	587	602	579	485	518	459	396
Total	32 947	37 274	36 764	33 467	21 560	24 115	23 661	19 524

9. Die Schweiz anfliegende ausländische Linienverkehrsunternehmen

Entreprises étrangères du trafic de lignes qui desservent la Suisse

Stand: 1. Juli 1975 — Etat: 1er juillet 1975

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	3		
2. Aeroflot	4	1		
3. Aerolineas Argentinas	2			
4. Air Afrique		3		
5. Air Algérie		4		
6. Air Canada	7			
7. Air France	38	55	18	
8. Air India		2		
9. Air Inter			16	
10. Air Zaïre		1		
11. Alia, Royal Jordanian Airlines		2		
12. Alitalia	28	21		
13. AUA, Austrian Airlines	28	7		
14. Avianca	1			
15. BAF, British Air Ferries Ltd			3	
16. Balkan, Bulgarian Airlines	2			
17. British Airways	28	24	6	
18. Cameroon Airlines		1		
19. CSA, Ceskoslovenske Aerolinie	6	2		
20. Dan Air Services Ltd				7
21. DLH, Deutsche Lufthansa	69	18		
22. DLT, Luftverkehrsgesellschaft	10			
23. East African Airways Corp.	2			
24. Egyptair	2	1		
25. EL AL, Israel Airlines	7	2		
26. Finnair	7			
27. Iberia, Lineas Aéreas de España	15	21		
28. Iranair	3	3		
29. Iraqi Airways		2		
30. JAT, Jugoslovenski Aerotransport	13			
31. KLM, Royal Dutch Airlines	19	7	2*	
32. Kuwait Airways		1		
33. LOT, Polskie Linie Lotnicze	4	3		
34. Malév, Hungarian Airlines	7			
35. MEA, Middle East Airlines	3	6		
36. Olympic Airways	8	3		
37. Rousseau Aviation		10	10	
38. Royal Air Maroc	1	2		
39. SAA, South African Airways	2			
40. Sabena	14	11	5*	
41. SAS, Scandinavian Airlines System	19	7	7	
42. Saudi Arabian Airlines		1		
43. Seaboard World Airlines	4		2	
44. Singapore Airlines	2			
45. TAP, Transportes Aereos Portugueses	7	7		
46. Tarom, Romanian Air Transport	4			
47. TMA, Trans Mediterranean Airways			9*	
48. Tunis Air	2	3		
49. Türk Hava Yollari	8	3		
50. TWA, Trans World Airlines	9	7		
51. UTA, Union de Transports Aériens			1*	
52. Varig, Viaçao Aérea Rio-Grandense	3	2		
Anzahl Unternehmen — Nombre des entreprises	37	34	11	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		Passagiere Passagers	
	1974	1975	1974	1975
Regionalflugplätze — Aérodromes régionaux				
Bern-Belp	4 620	4 380	8 925	17 598
Davon im Linienverkehr — Dont en trafic de lignes	274	496	4 575	12 787
Les Epiatures	746	471	2 061	823
Grenchen	884	1 012	1 594	1 773
Lausanne-La Blécherette	225	322	250	329
Samedan	1 861	2 263	3 255	3 625
Davon im Linienverkehr — Dont en trafic de lignes	177	149	695	540
Sion	4 157	4 595	8 713	10 629
Flugfelder — Champs d'aviation				
Altenrhein	574	14	574	7
Ascona	1 231	1 438	1 204	1 595
Bad Ragaz	332	168	470	132
Biel-Kappelen	370	628	404	864
Birrfeld	1 664	1 312	1 526	1 253
Bütmental bei Müren ¹	40	36	116	98
Buttwil	354	464	426	387
Ecuwillens	367	268	454	337
Fricktal-Schupart	1 182	894	1 536	1 189
Hasenstrick	876	954	1 609	1 727
Langenthal	740	620	1 061	798
Lauberhorn ¹	78	58	176	135
Locarno	5 038	3 394	4 839	3 367
Lommis	381	476	389	512
Lugano	3 462	2 282	6 549	3 880
Luzern-Beromünster	632	742	475	633
Männlichen ¹	327	680	437	749
Neuchâtel	250	258	282	294
Olten	249	292	298	338
Schwarzsee ¹	32	—	126	—
Sitterdorf	668	900	1 174	1 005
Thun	304	271	371	302
Wangen-Lachen	236	452	348	544
Diverse	1 815	2 133	1 396	1 742
Helikopterflugfelder — Champs d'aviation pour hélicoptères				
Erstfeld	256	212	179	89
Feusisberg	—	8	—	11
Gstaad-Inn Grund ¹	1 276	1 996	1 649	1 581
Lauterbrunnen	1 176	1 444	1 648	1 578
St. Moritz	1 048	1 098	1 174	1 147
Zermatt	2 854	4 206	3 438	4 997
Total	40 305	40 741	59 126	66 068

¹ Winterflugfeld — Champ d'aviation d'hiver

Anmerkung: Gratispassagiere inbegriffen

Remarque: passagers transportés à titre gratuit inclus

11. Gewerbmässige Benützung von Gebirgslandeplätzen

Utilisation commerciale des places d'atterrissage en montagne

	Flüge Vols	Passagiere Passagers		Flüge Vols	Passagiere Passagers
Blümlisaip	—	—	Aeschhorn- Rothorn-gletscher	117	421
(nur für Ausbildung — pour l'instruction seule- ment)	—	—	Alphubel	96	376
Gstellihorn	53	216	Arolla	—	—
Gumm	83	328	Bec de Nendaz	—	—
Hotel Steingletscher ..	—	—	Croix de Cœur	—	—
Kanderfirn	62	58	Ebnefluh	335	1 701
Rosenegg-West	14	62	Glacier de Breney	150	973
Staldenhorn	39	156	Glacier du Trient	76	517
Sustenlimmi	—	—	Glacier de Tsanfleuron ..	40	269
Wallegg	125	494	Grimenz	—	—
			Jungfrau-joch	48	60
			Langgletscher	21	79
			Mt. Rosa-Grenzsattel ..	263	1 014
			Petit Combin	34	216
			Rosa Blanche	68	457
GL			Theodulgletscher	474	2 038
Glärnischfirn	1	1	Unterrothorn	22	78
(nur vom 1. 11.—30. 6. — du 1. 11. au 30. 6. seulement)	—	—	Wildhorn	89	450
Limmerenfirn	—	—	VD		
			Col des Mosses	—	—
			Leysin	—	—
			BE/VS		
GR			Petersgrat	126	640
Alp Secha	—	—			
Alp Trida	—	—			
Crap Sogn Gion	62	221			
Fuorcla Schlattain	8	39	GL/GR		
Fuorcla Surlej	4	12	Vorabgletscher	—	—
Las Trais Fluors	—	—			
Madrisahorn	—	—			
Piz Corvatsch	17	76			
Piz Rosatsch	—	—	GL/UR		
Piz Surlej	—	—	Clariden-Hüfifirn	43	84
Vadret del Forno	1	4			
Vadret Pers	—	—			
			Total 1975	2 471	11 040
			Total 1974	2 686	12 273

12. Privatflugwesen — Aviation privée

	Motorflug — Vol à moteur					Segelflug — Vol à voile		
	Platzflüge ¹ Vols autour de l'aérodrome ¹	Reiseflüge Vols de voyage	Total Bewegungen Mouvements	Davon Schulung Dont vols d'école	Passagiere ² Passagers ²	Starte Décollages	Dauer h	Durée min
Flughäfen — Aéroports								
Zürich	6 350	18 587	24 937	6 351	27 503	—	—	—
Genève	30 384	18 993	49 377	17 814	23 022	—	—	—
Basel	50 418	18 642	69 060	37 924	76 338	—	—	—
Bern	65 626	12 306	77 932	53 169	23 854	2 819	1 886	58
Les Eplatures	11 730	2 504	14 234	2 508	6 822	1 203	1 000	27
Grenchen	59 294	6 901	66 195	34 743	19 447	10 298	5 158	21
Lausanne	31 726	5 986	37 712	25 394	9 389	—	—	—
Samedan	1 532	5 820	7 352	—	9 393	1 338	3 177	51
Sion	17 156	5 619	22 775	13 816	10 179	1 494	1 048	33
Flugfelder — Champs d'aviation								
Altenrhein	16 048	1 286	17 334	14 350	756	2	1	13
Amlikon	3 370	63	3 433	—	50	5 196	1 839	22
Ascona	6 122	3 034	9 156	5 493	4 011	—	—	—
Bad Ragaz	11 394	1 982	13 376	3 804	4 720	725	832	10
Bellechasse	1 984	—	1 984	—	—	1 003	739	30
Bex	12 844	24	12 868	5 051	2 558	940	823	16
Biel-Kappelen	10 748	2 074	12 822	7 400	4 205	—	—	—
Birrfeld	78 858	8 964	87 822	51 786	8 729	11 268	4 777	40
Buttwil	42 526	1 314	43 840	33 304	856	2 180	1 237	28
La Côte	2 730	2 674	5 404	—	2 318	—	—	—
Courtelary	4 976	—	4 976	—	—	2 203	1 645	52
Dittingen	2 652	143	2 795	—	—	1 255	1 014	30
Ecuvillens	13 066	3 659	16 725	9 113	4 513	—	—	—
Fricktal-Schupfart	27 006	1 176	28 182	20 466	1 984	3 274	1 817	17
Gruyères	8 246	3 500	11 746	5 572	3 628	—	—	—
Hasenstrick	810	398	1 208	24	1 354	—	—	—
Hausen am Albis	12 864	844	13 708	10 765	789	1 205	1 487	05
Lachen (Wasserflugzeuge)	38	18	56	—	11	—	—	—
Langenthal	6 012	316	6 328	2 091	2 102	1 012	429	43
Locarno	44 820	5 349	50 169	35 930	23 116	730	607	04
Lommis	24 468	1 138	25 606	20 346	2 561	—	—	—
Lugano	23 614	8 608	32 222	17 324	25 960	—	—	—
Luzern-Beromünster	17 226	3 317	20 543	10 764	5 525	593	283	39
Montricher	—	—	—	—	—	4 087	3 745	08
Môtiers	3 284	27	3 311	2 303	1 202	—	—	—
Neuchâtel	16 098	3 062	19 160	8 454	5 427	2 430	1 737	28
Olten	7 070	1 782	8 852	3 280	3 028	1 068	466	14
Porrentruy	5 974	1 248	7 222	3 085	803	346	316	22
Schaffhausen	7 050	912	7 962	—	68	3 757	3 254	09
Schänis	15 830	—	15 830	—	—	8 570	7 384	38
Sézegnin	1 354	—	1 354	1 354	—	—	—	—
Sitterdorf	11 622	1 347	12 969	8 558	1 450	—	—	—
Speck-Fehraltorf	33 146	3 775	36 921	26 191	3 737	701	516	48
Thun	6 856	1 014	7 870	3 231	1 860	1 149	797	26
Triengen	8 532	1 738	10 270	7 650	998	—	—	—
Wangen-Lachen	11 098	4 132	15 230	9 354	1 582	—	—	—
Winterthur	660	15	675	—	3	1 228	551	45
Yverdon	6 420	1 505	7 925	3 294	1 326	—	—	—
Diverse	21 158	5 570	26 728	9 735	7 675	3 051	2 281	10
Diverse alpine Segelfluglager	—	—	—	—	—	3 398	8 393	57
Total 1975	802 790	171 366	974 156	531 791	334 852	78 525	59 253	04
Total 1974	785 066	155 131	940 197	514 103	312 176	79 374	58 038	32
Zu- oder Abnahme in Prozenten gegenüber dem Vorjahr	+2,3	+10,5	+3,6	+3,4	+7,3	-1,1	+2,1	
Augmentation ou diminution en pour-cent par rapport à l'année précédente								

¹ Starte und Landungen

² Ohne Besatzung, ohne Flugschüler

¹ Décollages et atterrissages

² Sans équipage; sans élève-pilote

13. Luftfahrtpersonal — Personnel aéronautique

Gültige Ausweise und Bewilligungen am 31. Dezember Licences personnelles et autorisations valables le 31 décembre	1974	1975
1. Schulen für die Ausbildung von — Ecoles pour l'instruction des		
Privatpiloten — Pilotes privés	3	3
Privat- und Berufspiloten — Pilotes privés et professionnels	39	38
Privat- und Berufspiloten, inkl. IFR-Piloten — Pilotes privés et professionnels, inclus pilotes de vol aux instruments	5	5
IFR-Piloten — Pilotes de vol aux instruments	1	1
Linienpiloten — Pilotes de ligne	4	4
Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère	5	6
Segelfliegern — Pilotes de planeur	39	38
Fallschirmspringern — Parachutistes	5	6
Ballonfahrern — Pilotes de ballon	7	7
Total	108	108
2. Flugpersonal — Personnel navigant		
Privatpiloten — Pilotes privés	4 749	4 976
Berufspiloten (beschränkter Ausweis) — Pilotes professionnels (licences restreintes) ...	321	327
Berufspiloten — Pilotes professionnels	611	655
Berufspiloten 1. Klasse — Pilotes professionnels de 1re classe	100	98
Linienpiloten — Pilotes de ligne	612	605
Segelflieger — Pilotes de planeur	2 162	2 261
Navigatoren — Navigateurs	22	8
Bordfunker — Radiotélégraphistes navigants	—	—
Bordmechaniker — Mécaniciens navigants	213	218
Ballonfahrer — Pilotes de ballon	51	51
Berufs-Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère professionnels	81	96
Privat-Hubschrauberpiloten — Pilotes d'hélicoptère privés	77	75
Fallschirmspringer — Parachutistes	626	544
Anerkennung von ausländischen Ausweisen — Validations de licences étrangères	169	160
Lernausweise für Motor- und Segelflugschüler — Cartes d'élèves-pilotes d'avion et de planeur	2 557	2 459
Lernausweise für Bordmechaniker — Cartes d'élèves-mécaniciens navigants	1	3
Lernausweise für Ballonfahrer — Cartes d'élèves-pilotes de ballon	12	22
Lernausweise für Hubschrauberpiloten — Cartes d'élèves-pilotes d'hélicoptère	9	27
Lernausweise für Fallschirmspringer — Cartes d'élèves-parachutistes	146	310
Total	12 519	12 895
3. Bodenpersonal — Personnel de l'infrastructure		
Luftfahrzeugkontrolleure Kategorie I — Contrôleurs d'aéronefs de catégorie I	175	172
Luftfahrzeugkontrolleure Kategorie II — Contrôleurs d'aéronefs de catégorie II	449	437
Fallschirmwarte — Plieurs de parachutes	90	96
Luftfahrzeugschweisser — Soudeurs d'aéronefs	31	38
Flugverkehrsleiter Kategorie I — Contrôleurs de la circulation aérienne de catégorie I ..	231	238
Flugverkehrsleiter Kategorie II — Contrôleurs de la circulation aérienne de catégorie II ..	20	19
Flugverkehrsleiter-Gehilfen — Aides-contrôleurs de la circulation aérienne	105	106
Flugdienstberater — Agents techniques d'exploitation	74	71
Total	1 175	1 177

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

	1974	1975
1. Fliegerische Vorschulung (FVS) — Instruction aéronautique préparatoire (IAP)		
Einschreibungen — Inscriptions	1 279	1 070
Schüler Kurs 1 — Elèves du cours 1	251	263
Kurs 1 bestanden — Elèves ayant réussi le cours 1	179	169
Schüler Kurs 2 — Elèves du cours 2 a)	162	170
Kurs 2 bestanden — Elèves ayant réussi le cours 2	114	132
2. Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) — Ecole suisse d'aviation de transport (ESAT)		
Pilotenschüler — Elèves-pilotes	70	49
Examen bestanden — Elèves ayant réussi l'examen	35	18
Bordmechanikerschüler — Elèves-mécaniciens navigants	12	—
Examen bestanden — Elèves ayant réussi l'examen	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. Dez. — Etat au 31 déc.

	1972	1973	1974	1975
1. Flugzeuge mit 15 Tonnen und mehr Höchstabfluggewicht — Avions d'un poids maximal au décollage de 15 tonnes ou plus				
a) Im gewerbsmässigen Einsatz — En trafic commercial				
Swissair	40	42	49	45
Balair	5	5	5	5
SATA	5	6	6	6
Transvalair	—	—	1	1
Übrige — Autres	3	2	2	—
b) Im nichtgewerbsmässigen Einsatz — En trafic non commercial	1	2	3	4
2. Flugzeuge unter 15 Tonnen Höchstabfluggewicht — Avions d'un poids maximal au décollage inférieur à 15 tonnes				
a) Im gewerbsmässigen Einsatz — En trafic commercial	279	335	297	288
b) Im nichtgewerbsmässigen Einsatz — En trafic non commercial	740	755	838	896
Total Flugzeuge — Avions	1 073	1 147	1 201	1 245
3. Hubschrauber — Hélicoptères	38	43	47	52
4. Motorsegler — Motoplaneurs	15	17	25	27
5. Segelflugzeuge — Planeurs	480	511	549	602
6. Ballone — Ballons	24	28	30	33
7. Autogiros — Autogires	—	1	—	1
8. Hängegleiter — Planeurs de pente	—	—	446	952
Gesamttotal — Total général	1 630	1 747	2 298	2 912

16. Luftfahrzeugbuch — Registre des aéronefs

1. Luftfahrzeuge — Aéronefs	1974	1975	2. Hypotheken — Hypothèques	1974	1975
	Bestand am 1. Januar — Etat au 1er janvier	62		64	Anzahl Luftfahrzeugverschreibungen am 31. Dezember — Nombre d'hypothèques sur aéronefs au 31 décembre
Aufnahmen — Inscriptions	9	12	davon Gesamtpfandrechte — dont hypothèques globales	3	2
Streichungen — Radiations	7	10	Mitverpfändete Ersatzteillager — Dépôts de pièces de rechange hypothéqués	1	—
Bestand am 31. Dezember — Etat au 31 décembre	64	66	Eintragungen — Inscriptions	14	16
davon — dont:			Löschungen — Radiations	9	14
Flugzeuge — Avions			Pfandsummen — Hypothèques:		
bis — jusqu'à			unter — de moins de Fr. 100 000	7	10
2000 kg	14	16	100 000—1 Mio	25	22
2001—5700 kg	9	8	1—10 Mio	19	20
5701—9000 kg	—	1	über — de plus de 10 Mio	8	9
über — de plus de 9000 kg	19	20	Höchstbetrag einer Hypothek in Mio —		
Hubschrauber — Hélicoptères	15	14	Hypothèque maximale en millions	34	34
Motorsegler — Motoplaneurs	—	—	Hypothekensumme insgesamt in Mio —		
Segelflugzeuge — Planeurs	7	7	Montant total des hypothèques en millions	217,3	265,4
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					
	1974	1975	1974	1975	1974	1975	1974	1975	1974	1975	1974	1975
Einmotorige Flugzeuge — Avions monomoteurs	2	3	33	28	2	—	8	5	17	12	15	15
Mehrmotorige Flugzeuge — Avions multimoteurs	—	1	1	1	—	—	1	—	2	—	1	—
Drehflügler — Aéronefs à voilure tournante	3	4	3	5	1	—	1	1	4	3	2	4
Motorsegler — Motoplaneurs	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Segelflugzeuge — Planeurs	—	—	8	11	—	—	—	3	—	3	5	8
Ballone — Ballons	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	5	8	47	46	3	—	10	9	23	18	23	27

¹ Nicht inbegriffen sind 43 (37) Bagatelldfälle, welche der ordentlichen Untersuchung nicht unterstellt waren

Anmerkungen:

Die vorliegende Statistik bezieht sich auf einen Bestand von 1884 (1775) Luftfahrzeugen unter 9000 kg und eine geschätzte Flugstundenzahl von 249 000 (239 000).

Unfälle von Luftfahrzeugen über 9000 kg:

— Mailand 20. 11. HB-IDP (DC-9-32) Landung mit eingefahrenem Fahrwerk

Ausserdem sind zu erwähnen:

— 9 Unfälle ausländischer Luftfahrzeuge in der Schweiz (3 französische, 2 amerikanische und je 1 deutsches, österreichisches, polnisches und spanisches Flugzeug)

¹ Ne sont pas compris dans ce chiffre 43 (37) accidents bagatelles qui n'étaient pas soumis à l'enquête réglementaire

Remarques:

La statistique ci-dessus se rapporte à un effectif de 1884 (1775) aéronefs et à un nombre d'heures de vol estimé de 249 000 (239 000).

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

— Milan 20. 11. HB-IDP (DC-9-32) atterrissage avec le train rentré

Il faut mentionner en outre:

— 9 accidents survenus en Suisse à des aéronefs étrangers (3 avions français, 2 américains, 1 allemand, 1 autrichien, 1 polonais et 1 espagnol)

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

Abfliegende Passagiere Passagers partants	Zürich			Genève			Basel			Total Schweiz (Passagiere einmal gezählt) Total Suisse (Passagers comptés une fois)		
	1973	1974	1975	1973	1974	1975	1973	1974	1975	1973	1974	1975
	1. Schweiz—Europa Suisse—Europe											
Frankreich — France	134 950	146 389	151 721	269 747	282 430	275 504	70 250	65 621	69 994	462 545	479 932	481 560
Paris	100 796	106 202	109 644	217 625	225 757	214 372	50 711	48 979	51 581	362 204	372 625	367 564
Nizza — Nice	29 619	30 676	30 080	36 824	37 808	36 297	3 534	3 875	4 652	66 163	68 506	67 569
Deutschland (BRD) — Allemagne (RFA)	367 707	373 677	367 102	96 189	95 338	93 254	18 025	19 139	18 118	451 430	456 676	448 165
Frankfurt — Francfort	68 678	74 229	74 094	27 777	32 040	31 451	3 962	2 145	1 739	99 807	105 515	104 161
Düsseldorf	82 671	79 841	80 908	20 795	19 889	20 203	3 685	3 837	3 946	100 241	96 866	97 891
München — Munich	77 133	79 027	78 150	19 941	18 146	17 099	3 729	5 216	5 095	93 316	93 883	92 492
Grossbritannien — Grande-Bretagne	201 847	201 716	208 034	162 671	149 155	156 974	35 021	33 606	31 962	389 968	374 742	389 273
London — Londres	175 512	176 055	182 630	150 322	138 347	145 366	30 005	29 464	27 719	348 577	336 603	350 705
Italien — Italie	131 132	131 142	141 792	86 016	82 356	79 160	14 997	15 101	12 831	221 924	219 762	222 346
Mailand — Milan	59 544	58 647	68 946	26 456	22 018	23 715	6 982	6 948	5 589	89 263	84 276	93 354
Rom — Rome	42 167	41 910	44 213	40 025	41 259	42 187	4 112	3 736	3 743	82 584	84 046	86 083
Spanien — Espagne	120 530	110 282	101 932	114 499	106 810	95 443	11 717	11 254	10 032	226 856	212 900	194 414
Madrid	50 528	47 628	44 245	44 188	40 964	37 491	3 258	3 026	2 864	92 168	87 112	80 872
Barcelona — Barcelone	27 908	27 271	27 100	31 060	29 522	26 426	3 469	3 449	2 853	55 079	54 605	51 333
Skandinavien — Scandinavie	103 769	115 968	113 204	37 594	38 303	40 326	7 519	8 170	8 972	136 842	146 884	147 105
Kopenhagen — Copenhague	35 748	40 833	38 200	15 567	14 918	15 270	2 864	2 891	3 335	51 048	54 434	53 118
Österreich — Autriche	120 636	121 095	124 632	14 678	13 453	14 286	5 881	6 019	6 048	133 092	132 857	136 689
Wien — Vienne	92 084	93 427	93 055	13 283	12 025	12 596	5 282	5 310	5 291	104 319	104 981	104 896
Niederlande — Pays-Bas	86 492	89 081	86 704	34 981	34 290	36 913	5 696	5 311	5 009	119 122	120 368	120 556
Belgien — Belgique	47 352	47 057	46 335	57 321	56 846	55 663	5 859	6 171	5 523	106 781	106 363	104 281
Griechenland — Grèce	53 277	40 935	44 392	28 941	24 855	26 623	3 410	2 998	3 528	79 208	63 689	68 342
Athen — Athènes	43 727	34 041	34 856	26 280	22 706	24 276	2 649	2 417	2 877	67 622	54 883	56 828
Türkei — Turquie	36 790	41 117	49 460	11 231	10 717	14 055	1 625	2 144	2 539	43 989	46 858	57 900
Jugoslawien — Yougoslavie	51 070	51 649	51 298	3 128	2 963	3 514	1 273	1 319	1 815	51 299	51 464	51 186
Übrige Länder — Autres pays	120 391	126 189	116 855	35 921	37 083	34 843	6 713	8 813	6 631	148 515	156 099	143 442
Total	1 575 943	1 596 297	1 603 461	952 917	934 599	926 558	187 590	185 666	183 002	2 571 571	2 568 394	2 565 259
2. Aussereuropäische Destinationen Destinations extra-européennes												
Nordamerika — Amérique du Nord	263 755	251 643	222 771	105 713	91 573	81 415	10 425	10 058	9 559	354 784	328 571	289 691
Vereinigte Staaten — Etats-Unis	209 927	188 224	164 410	90 830	76 090	66 919	8 370	7 599	7 103	290 727	255 547	222 390
Kanada — Canada	49 461	58 263	53 879	12 757	13 329	12 429	1 742	2 042	2 082	57 733	65 806	60 802
Afrika — Afrique	83 039	97 513	114 875	79 205	91 564	108 499	7 059	8 724	13 504	156 543	182 787	221 071
Ägypten — Egypte	10 367	14 260	19 579	7 442	12 739	16 302	235	618	910	17 119	25 556	34 761
Südafrika — Afrique du Sud	17 670	19 843	22 081	4 978	6 515	8 693	630	622	843	21 789	25 445	29 582
Tunesien — Tunisie	5 458	8 198	9 029	10 848	12 563	15 080	1 279	1 787	3 813	15 673	20 219	26 156
Algerien — Algérie	4 162	4 920	6 255	12 655	13 753	16 240	879	1 210	2 648	16 134	18 041	23 144
Marokko — Maroc	7 379	6 795	5 979	11 397	9 928	10 056	1 232	1 069	1 213	18 925	16 972	16 245
Nigeria — Nigéria	4 493	5 533	8 297	4 745	5 458	7 936	291	322	491	9 060	10 780	16 135
Mittlerer Osten — Moyen-Orient	79 745	91 269	99 719	35 394	39 153	42 312	3 440	4 016	3 771	107 623	122 882	133 879
Israel — Israël	59 953	66 986	66 940	10 474	9 021	9 929	2 239	2 450	2 164	66 228	71 876	72 605
Iran — Iran	8 049	10 868	16 279	10 681	12 888	13 743	405	598	655	16 772	21 908	27 881
Ferner Osten — Extrême-Orient	50 187	53 647	61 193	42 100	40 910	50 673	2 294	3 111	2 347	88 031	91 582	107 431
Japan — Japon	19 648	16 814	18 712	23 498	22 791	30 058	795	952	773	40 796	38 395	46 667
Indien — Inde	8 610	9 941	10 017	6 976	5 224	5 706	383	393	328	14 689	14 412	14 970
Australien, Ozeanien — Australie, Océanie	8 229	7 610	5 996	2 757	3 172	2 229	486	780	482	10 793	10 830	8 112
Südamerika — Amérique du Sud	34 194	37 614	42 916	16 920	16 517	19 200	1 672	2 478	2 616	49 625	53 523	61 085
Brasilien — Brésil	12 988	13 174	16 315	8 362	8 043	9 309	526	575	657	20 573	20 598	24 811
Argentinien — Argentine	8 970	11 266	10 945	3 688	3 585	3 977	257	424	265	12 223	14 578	14 345
Total	510 920	531 688	541 474	279 332	279 717	302 099	24 890	28 387	31 797	756 606	779 345	813 157
Gesamttotal — Total général	2 086 863	2 127 985	2 144 935	1 232 249	1 214 316	1 228 657	212 480	214 053	214 799	3 328 177	3 347 739	3 378 416

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

Abfliegende Passagiere — Passagers partants	Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait		Davon Städteflüge Dont vols intervilles		Total Nichtlinienverkehr Total trafic hors des lignes	
	1974	1975	1974	1975	1974	1975
1. Schweiz—Europa — Suisse—Europe						
Spanien — Espagne	118 214	119 146	—	—	156 423	141 741
Palma/Ibiza	102 766	103 163	—	—	102 766	103 165
Grossbritannien — Grande-Bretagne	102 316	124 056	—	—	119 639	139 671
London — Londres	98 499	119 524	33 048	46 279	114 776	134 405
Manchester	721	1 719	335	452	821	1 922
Edinburg — Edimbourg	782	775	782	684	782	775
Griechenland — Grèce	20 243	33 627	—	—	24 307	36 864
Athen — Athènes	11 985	15 804	4 618	5 982	15 241	19 041
Rhodos — Rhodes	7 783	12 127	1 735	—	7 783	12 127
Skandinavien — Scandinavie	28 166	29 320	—	—	35 661	36 271
Stockholm	14 409	15 044	1 811	1 963	15 203	15 981
Kopenhagen — Copenhague	8 771	8 282	341	51	12 506	10 866
Heisinki	3 273	2 562	1 233	1 064	4 784	4 721
Frankreich — France	14 734	16 454	—	—	19 146	25 497
Paris	5 165	3 833	2 248	2 532	7 731	10 209
Nizza — Nice	449	1 922	—	1 620	613	2 955
Bordeaux	194	1 633	—	1 564	441	1 778
Italien — Italie	11 782	18 474	—	—	15 896	22 665
Rom — Rome	6 016	11 228	5 544	10 347	6 526	11 867
Deutschland (BRD) — Allemagne (RFA)	13 997	13 326	—	—	20 226	18 283
Berlin	13 683	12 797	4 343	7 746	14 126	13 153
Jugoslawien — Yougoslavie	20 205	13 629	—	—	20 828	13 782
Dubrovnik	5 720	4 466	1 754	1 709	5 816	4 614
Niederlande — Pays-Bas: Amsterdam	8 259	10 667	2 666	4 242	9 709	11 525
Türkei — Turquie	12 476	10 242	—	—	13 141	10 481
Istanbul	11 782	10 242	11 006	9 743	12 403	10 405
Österreich — Autriche	7 485	8 151	—	—	8 439	9 501
Wien — Vienne	7 143	8 104	5 995	8 104	7 900	8 956
Ungarn — Hongrie: Budapest	8 331	8 510	8 248	8 321	8 423	8 580
Rumänien — Roumanie: Bukarest — Bucarest ..	8 038	7 621	—	719	8 317	7 622
Sowjetunion — Union soviétique	2 374	3 122	—	—	2 793	3 576
Moskau — Moscou	1 808	2 219	1 028	1 814	2 227	2 490
Tschechoslowakei — Tchécoslovaquie:						
Prag — Prague	3 803	3 286	3 803	3 148	4 088	3 422
Portugal — Portugal	13 044	3 362	—	—	13 107	3 419
Lissabon — Lisbonne	9 232	2 580	7 087	2 001	9 295	2 636
Bulgarien — Bulgarie: Sofia	1 588	2 531	—	1 459	1 660	2 781
Deutschland (DDR) — Allemagne (RDA)	850	700	—	—	2 898	2 430
Berlin	335	82	176	—	335	268
Dresden — Dresde	515	618	515	—	580	765
Übrige Länder — Autres pays	2 580	1 799	—	—	5 013	2 498
Total	398 485	428 023	98 316	121 544	489 714	500 609
2. Aussereuropäische Destinationen Destinations extra-européennes						
Nordamerika — Amérique du Nord	8 277	9 480	—	—	47 743	54 028
Vereinigte Staaten — Etats-Unis	8 277	9 480	—	—	46 126	53 306
Afrika — Afrique	98 488	112 730	—	—	100 214	115 577
Kanarische Inseln — Iles Canaries	43 081	49 268	—	—	43 081	49 714
Tunesien — Tunisie: Tunis	20 078	28 652	310	1 549	21 096	30 048
Ostafrika — Afrique orientale	22 293	20 226	—	—	22 298	20 356
Marokko — Maroc	8 419	8 461	—	—	8 784	8 560
Marrakesch — Marrakech	6 900	6 589	369	837	7 090	6 684
Casablanca	1 519	1 805	1 242	1 662	1 613	1 809
Westafrika — Afrique occidentale	4 322	3 939	—	—	4 329	4 557
Algerien — Algérie	—	1 783	—	—	61	1 875
Ferner Osten — Extrême-Orient	23 507	16 455	—	—	24 518	16 770
Thailand — Thaïlande	16 308	10 630	—	—	16 308	10 811
Sri Lanka — Sri Lanka	6 945	5 475	—	—	6 945	5 647
Südamerika — Amérique du Sud	6 853	6 591	—	—	7 420	8 679
Brasilien — Brésil	6 853	6 401	—	—	6 970	6 553
Mittlerer Osten — Moyen-Orient	115	101	—	—	1 456	2 280
Total	137 240	145 357	1 921	4 048	181 351	197 334
Gesamttotal — Total général	535 725	573 380	100 237	125 592	671 065	697 943

20. Verkehrsströme im Frachtverkehr — Courants dans le trafic de fret

Im Linien- und Nichtlinienverkehr beförderte Fracht in Bruttotonnen in der Rangfolge der Ausfuhr 1975 Fret transporté dans le trafic de lignes et hors des lignes en tonnes brutes dans l'ordre de l'exportation 1975	Einfuhr Importation			Ausfuhr Exportation		
	1973	1974	1975	1973	1974	1975
1. Europa — Europe						
Grossbritannien — Grande-Bretagne	5 575,6	4 885,5	3 520,2	3 715,9	3 329,2	2 136,8
Deutschland (BRD) — Allemagne (RFA)	2 721,7	2 276,4	1 963,1	948,8	878,5	704,9
Spanien — Espagne	670,2	756,7	784,5	578,4	611,3	643,1
Frankreich — France	1 846,4	1 774,9	1 578,6	769,3	671,0	487,1
Niederlande — Pays-Bas	1 510,5	1 531,7	1 324,8	449,5	464,7	355,9
Belgien, Luxemburg — Belgique, Luxembourg	597,6	613,2	414,7	343,0	392,5	352,4
Schweden — Suède	486,2	412,2	246,9	395,0	340,2	279,4
Italien — Italie	592,8	542,6	756,8	386,1	333,7	266,2
Österreich — Autriche	255,3	334,6	236,6	234,4	259,8	205,4
Norwegen — Norvège	34,9	45,4	28,4	179,2	147,2	134,0
Jugoslawien — Yougoslavie	48,1	90,0	68,1	106,0	117,1	133,1
Griechenland — Grèce	99,7	77,5	114,0	250,8	192,9	123,8
Finnland — Finlande	87,8	63,4	52,8	157,8	149,6	110,7
Portugal — Portugal	133,9	131,4	178,0	206,2	207,7	100,1
Ungarn — Hongrie	44,4	51,8	26,8	124,7	114,8	96,7
Dänemark — Danemark	169,0	120,1	100,8	138,5	121,4	93,2
Polen — Pologne	19,1	22,9	20,4	86,1	103,2	90,7
Irland — Irlande	140,5	118,7	186,3	150,4	141,7	87,6
Tschechoslowakei — Tchécoslovaquie	19,4	16,4	13,7	98,6	108,7	86,3
Türkei — Turquie	191,7	243,0	220,3	82,8	87,2	85,5
Sowjetunion — Union soviétique	451,6	247,2	197,7	43,0	48,1	59,1
Übrige Länder — Autres pays	165,1	90,6	97,2	199,9	230,9	149,3
Total	15 861,5	14 446,2	12 130,7	9 644,4	9 051,4	6 781,3
2. Aussereuropäische Destinationen Destinations extra-européennes						
Nordamerika — Amérique du Nord	9 579,9	10 775,2	10 036,3	7 793,4	7 607,7	5 593,8
Vereinigte Staaten — Etats-Unis	8 306,0	9 351,0	8 435,7	6 603,0	6 401,7	4 582,0
Kanada — Canada	1 003,0	1 316,7	1 483,7	999,8	987,9	813,4
Mexiko — Mexique	270,9	107,4	116,9	190,6	218,1	198,4
Afrika — Afrique	3 605,6	3 360,5	3 094,1	1 705,2	1 704,7	2 478,0
Nigeria — Nigéria	9,0	29,0	4,2	109,0	215,4	1 042,0
Südafrika — Afrique du Sud	980,3	494,4	466,6	344,6	352,0	409,8
Ägypten — Égypte	72,0	307,2	325,8	87,1	113,6	175,3
Algerien — Algérie	6,4	3,3	15,5	206,3	230,9	154,8
Libyen — Libye	16,1	2,8	25,1	76,2	124,6	117,8
Mittlerer Osten — Moyen-Orient	2 528,5	2 566,6	2 418,4	1 496,2	1 619,1	1 776,0
Israel — Israël	1 652,8	1 755,9	1 906,6	492,3	668,5	465,1
Saudiarabien — Arabie saoudite	1,5	3,7	3,0	310,5	213,4	452,2
Iran — Iran	383,5	371,1	245,7	175,9	192,4	278,1
Libanon — Liban	157,9	113,1	110,6	143,6	163,3	176,8
Arabische Emirate — Emirats arabes	207,1	237,3	71,4	181,2	133,3	108,2
Ferner Osten — Extrême-Orient	3 047,5	3 571,3	3 729,8	2 167,2	2 224,1	1 698,7
Japan — Japon	1 194,8	998,7	1 111,9	933,2	955,4	673,5
Indien — Inde	266,6	383,6	524,7	195,3	249,2	256,2
Australien — Australie	29,0	536,1	32,0	205,9	325,5	177,7
Hongkong — Hong Kong	721,0	721,5	885,0	171,8	219,6	138,7
Südamerika — Amérique du Sud	2 651,8	2 043,4	2 050,4	1 310,3	1 453,6	1 196,2
Brasilien — Brésil	218,2	244,5	301,0	516,7	593,2	392,3
Venezuela — Venezuela	13,0	94,4	48,8	252,3	214,2	226,9
Argentinien — Argentine	2 179,0	1 351,2	1 212,8	107,3	237,6	187,2
Total	21 413,3	22 317,0	21 329,0	14 472,3	14 609,2	12 742,7
Gesamttotal — Total général	37 274,8	36 763,2	33 459,7	24 116,7	23 660,6	19 524,0

21. Ballonaufstiege — Ascensions de ballons

	Freiballone Ballons libres		Heißluftballone Ballons à air chaud		Total	
	1974	1975	1974	1975	1974	1975
Ballone — Ballons	23	23	3	5	26	28
Füllungen — Gonflages	228	237	71	90	299	327
Landungen — Atterrissages	334	403	90	116	424	519
Fahrzeit in h — Durée de vol en h	1 021	1 094	80	114	1 101	1 208
Fahrstrecke in km — Distance de vol en km	16 397	17 593	1 087	1 134	17 494	18 527
Passagiere — Passagers	757	790	116	216	873	1 006
Alpenfahrten — Survol des Alpes	27	20	1	2	28	22
Schulfahrten — Vols d'école	—	42	—	37	—	79

22. Bundesbeiträge an die Baukosten der Landesflughäfen und Regionalflugplätze¹
 Subventions fédérales pour les frais de construction des aéroports nationaux et des aérodomes régionaux¹

Landesflughäfen/Regionalflugplätze Aéroports nationaux/aérodomes régionaux		Nettoanteil des Halters Part nette de l'exploitant	Bundesbeiträge Subventions fédérales	Beiträge Dritter Contributions de tiers	Bundeseigene Baukosten Frais de construction à la charge de la Confédération	Gesamtkosten Frais totaux Kol. — Col. 1, 2, 3, 4
In Tausend Franken — en milliers de francs						
		1	2	3	4	5
Basel	Total laut BB — Total selon AF 22.12.49; 1.10.63	62 141 ²	25 051	—	—	87 192
Genève	Total laut BB und BRB — Total selon AF et ACF 21.6.45; 8.12.48; 26.10.54; 30.9.57; 6.3.63; 12.12.72	234 792	91 383	—	5 966	332 141
Zürich	Total laut BB — Total selon AF 13.6.46; 29.9.49; 18.3.59; 13.10.65; 23.9.71	791 522 ³	340 853	13 800	9 826	1 156 001
Total Landesflughäfen — Total aéroports nationaux		1 088 455	457 287	13 800	15 792	1 575 334
Birrfeld	Total laut BB — Total selon AF 18.6.69	360	250	250	—	860
Les Eplatures	Total laut BB — Total selon AF 24.3.54	208	146	146	—	500
Grenchen	Total laut BB — Total selon AF 17.3.70	640	608	780	—	2 028
Total Regionalflugplätze — Total aérodomes régionaux		1 208	1 004	1 176	—	3 388
Gesamttotal Landesflughäfen und Regionalflugplätze — Total général aéroports nationaux et aérodomes régionaux		1 089 663	458 291	14 976	15 792	1 578 722

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

² Nettoanteil des Kantons Basel-Stadt gemäss französisch-schweizerischem Staatsvertrag vom 4.7.49

³ Total der Nettoanteile des Kantons Zürich (Halter), der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft und der Swissair

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

² Part nette du canton de Bâle-Ville conformément à la convention franco-suisse du 4.7.49

³ Total des parts nettes du canton de Zurich (exploitant), de la Société immobilière de l'aéroport et de Swissair

23. Verkehr auf europäischen Flughäfen 1974

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

Trafic sur les aéroports européens en 1974

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) ...	338,0	25 196,7	522 634
2. Paris (Orly, Roissy, Le Bourget) .	264,2	16 898,3	354 572
3. Frankfurt	196,2	11 453,5	440 311
4. Roma (Ciampino, Fiumicino) ...	160,2	9 615,1	147 576
5. Kopenhagen	152,9	7 592,6	142 395
6. Madrid	111,1	7 523,5	103 180
7. Amsterdam	129,6	7 220,5	234 642
8. Palma	68,1	6 424,1	20 862
9. Zürich	102,7	5 846,0	118 629
10. Milano (Linate, Malpensa)	93,6	4 933,2	96 551
11. Düsseldorf	83,6	4 792,5	32 586
12. Stockholm (Arlanda, Bromma) ..	90,8	4 313,9	45 380
13. Berlin (Tempelhof, Tegel)	67,0	4 267,3	17 302
14. Athenai	76,8	4 163,5	35 055
15. München	77,8	4 066,0	28 514
16. Barcelona	64,3	3 977,4	46 589
17. Bruxelles	72,0	3 752,3	94 259
18. Hamburg	64,2	3 401,4	25 300
19. Genève	63,5	3 146,8	34 187
20. Oslo (Fornebu, Gardermoen) ...	53,6	2 825,8	22 720
21. Istanbul	47,7	2 734,3	17 608
22. Malaga	32,5	2 661,5	6 044
23. Helsinki	49,2	2 524,0	20 446
24. Lisboa	42,6	2 513,3	40 414
25. Manchester	45,6	2 322,1	43 630
26. Moskva	43,2	2 277,2	44 288
27. Stuttgart	50,6	2 126,0	22 155
28. Dublin	35,0	2 075,0	51 343
29. Luton	20,8	2 022,8	2 703
30. Marseille	42,0	2 013,8	13 346
31. Praha	47,2	1 968,1	12 776
32. Glasgow	42,7	1 935,4	24 201
33. Nice	37,2	1 920,6	11 978
34. Wien	43,8	1 894,6	26 218
35. Hannover	37,8	1 851,1	9 989
36. Beograd	38,4	1 746,0	11 011
37. Köln	37,1	1 667,2	14 886
38. Jersey	54,3	1 428,5	12 728
39. Berlin (Schönefeld)	14,3	1 410,7	9 761
40. Warszawa	38,6	1 396,8	14 360

24. Verkehr auf den wichtigsten Flughäfen der Welt 1974

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

Trafic sur les principaux aéroports du monde en 1974

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)	675,3	40 371,3	1 085 152
2. Chicago (O'Hare, Midway)	694,7	38 658,6	655 936
3. Atlanta	411,4	25 605,7	230 172
4. London (Heathrow, Gatwick) ...	338,0	25 196,7	522 634
5. Los Angeles	342,5	23 584,6	582 042
6. San Francisco	286,3	17 410,6	328 660
7. Paris (Orly, Roissy, Le Bourget) .	264,2	16 898,3	354 572
8. Tokyo	171,7	17 165,1	337 351
9. Dallas (Love Field, Fort Worth) ¹ .	312,0	8 213,4	65 000
10. Washington (Dulles, National) ..	256,9	13 609,2	73 612
11. Miami	233,3	12 443,8	352 830
12. Osaka	137,5	12 260,1	119 594
13. Frankfurt	196,2	11 453,5	440 311
14. Denver	198,1	11 202,8	93 351
15. Boston	229,7	10 709,9	154 212
16. Toronto	175,8	10 483,1	132 711
17. Honolulu	111,8	9 754,4	99 211
18. Roma (Ciampino, Fiumicino) ...	160,2	9 615,1	147 576
19. Detroit (Metropolitan)	161,2	7 863,9	178 815
20. Kopenhagen	152,9	7 592,6	142 395
21. Madrid	111,1	7 523,5	103 180
22. Philadelphia (International)	148,3	7 316,6	125 065
23. Amsterdam	129,6	7 220,5	234 642
24. Montreal	150,3	7 029,2	111 737
25. Houston (Hobby, Intercontinental)	132,2	6 528,7	92 606
26. Palma	68,1	6 424,1	20 862
27. Sydney	105,0	6 086,9	96 319
28. Las Vegas	107,6	5 944,1	8 525
29. Zürich	102,7	5 846,0	118 629
30. Cleveland	139,1	5 779,2	84 053
31. Mexico	87,9	5 758,5	67 622
32. Seattle	106,5	5 746,4	128 780
33. St. Louis	201,9	5 662,6	47 952
34. San Juan	181,6	5 459,1	104 513
35. Tampa	112,9	5 074,8	27 288
36. Milano (Linate, Malpensa)	93,6	4 933,2	96 551
37. Düsseldorf	83,6	4 792,5	32 586
38. San Diego	70,2	4 411,0	14 139
39. New Orleans	104,8	4 395,6	42 389
40. Melbourne	76,8	4 336,7	71 783

¹ Nur abfliegende Passagiere — Passagers embarqués seulement

25. Internationaler Linienverkehr der wichtigsten IATA-Gesellschaften 1974
 Trafic international de lignes des principales compagnies membres de l'IATA en 1974

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 Tonnen- kilometer Tonnes- kilomètres offertes	Auslastung der Tonnen- kilometer Utilisation des tonnes- kilomètres %
			Ausgenützte Utilisés	Angebotene Offerts	Aus- nützung Utilisation %	Passagiere Passagers	Güter Marchandises	Total		
			in Tausend — en milliers			in Tausend — en milliers				
1. Pan American World Airways	228 994	6 864 983	21 452 801	41 953 968	51,1	1 932 666	1 408 318	3 340 984	7 081 286	47,2
2. British Airways	221 614	8 547 945	21 100 016	36 616 341	57,6	1 908 275	818 920	2 727 196	4 903 840	55,6
3. DLH, Deutsche Lufthansa AG	143 655	4 987 150	11 005 457	20 270 529	54,3	1 015 046	965 152	1 980 198	3 325 434	59,5
4. Air France	143 673	6 064 522	13 379 771	23 020 512	58,1	1 204 141	586 003	1 790 144	3 137 941	57,0
5. Japan Air Lines	97 284	2 097 379	10 969 825	19 362 791	56,7	1 025 450	699 490	1 724 940	3 097 714	55,7
6. KLM, Royal Dutch Airlines	90 262	3 119 879	9 252 932	17 688 936	52,3	850 466	634 849	1 485 315	2 682 649	55,4
7. TWA, Trans World Airlines	103 362	2 165 104	11 312 687	22 140 185	51,1	1 026 317	444 857	1 471 174	3 346 953	44,0
8. Alitalia, Linee Aeree Italiane	94 485	3 506 547	8 574 723	15 488 697	55,4	771 726	427 739	1 199 465	2 108 960	56,9
9. Qantas Airways	64 358	1 321 559	9 546 327	14 938 634	63,9	877 197	232 504	1 109 701	1 908 618	58,1
10. SAS, Scandinavian Airlines System	89 625	3 624 603	6 267 477	11 843 386	52,9	559 927	349 433	909 360	1 627 183	55,9
11. SWISSAIR	77 248	4 022 259	6 919 718	12 338 574	56,1	614 827	290 173	905 000	1 686 381	53,7
12. Air Canada	69 404	2 957 396	7 186 324	11 269 228	63,8	651 973	251 082	903 055	1 820 150	49,6
13. Iberia, Lineas Aereas de España	79 817	4 107 315	7 372 969	13 401 678	55,0	655 947	165 609	821 556	1 772 592	46,4
14. Sabena	48 406	1 606 675	3 974 963	6 898 158	57,6	357 747	294 691	652 438	1 070 832	60,9
15. Varig, Viação Aérea Rio-Grandense	51 307	578 408	3 605 024	5 715 622	63,1	329 350	309 298	638 648	1 067 762	59,8
16. Flying Tiger Line	18 848	—	—	—	—	—	562 985	562 985	626 575	68,1
17. EL AL, Israel Airlines	26 465	744 342	3 659 223	5 243 007	69,8	328 135	141 052	469 187	736 054	63,7
18. CP-Air, Canadian Pacific Airlines	34 507	808 559	3 947 366	6 384 537	61,8	359 419	90 658	450 077	863 067	52,1
19. SAA, South African Airways	27 417	559 756	3 509 996	6 122 901	57,3	315 900	127 260	443 160	864 004	51,3
20. UTA, Union de Transports Aériens	25 807	455 998	2 468 793	4 160 923	59,3	222 185	218 834	441 019	776 999	56,8
21. TMA, Trans Mediterranean Airways	18 582	—	—	—	—	—	382 118	382 118	649 168	58,9
22. Air India	18 351	441 959	2 497 574	4 262 873	58,6	231 704	144 497	376 201	611 776	61,5
23. Air New Zealand	22 715	706 205	2 774 296	4 296 932	64,6	260 768	91 983	352 751	590 020	59,8
24. Olympic Airways	25 016	723 067	2 588 589	4 774 128	54,2	240 207	48 080	288 287	601 072	48,0
25. Aerolineas Argentinas	25 598	583 454	2 162 239	3 434 246	63,0	206 237	80 115	286 402	450 546	63,6
26. Braniff International Airways	25 402	825 864	2 145 147	3 851 156	55,7	193 063	46 901	239 964	461 416	52,0
27. Aer Lingus — Irish International Airlines	19 211	1 307 369	1 618 670	2 554 725	63,4	142 125	88 269	230 394	357 691	64,4
28. Air Afrique	16 693	346 917	1 113 549	2 127 066	52,4	100 364	124 828	225 192	396 367	56,8
29. British Caledonian Airways	26 660	747 916	1 625 514	3 212 765	50,6	146 080	61 659	207 739	401 875	51,7
30. MEA, Middle East Airlines	26 085	1 037 322	1 773 775	3 276 975	54,1	159 640	46 743	206 383	431 630	47,8
31. VIASA, Venezolana Internat. de Aviacion	18 111	421 901	1 309 226	2 811 028	46,6	121 102	84 217	205 319	444 118	46,2
32. PIA, Pakistan International Airlines	17 212	370 423	1 363 196	2 729 271	49,9	120 865	83 514	204 379	445 830	45,8
33. Eastern Airlines	26 681	2 568 992	2 123 960	3 757 622	56,5	191 156	13 102	204 258	438 764	46,5
34. Philippine Airlines	16 427	323 164	1 577 082	2 833 657	55,7	147 120	52 942	200 062	380 019	52,6
35. TAP, Transportes Aéreos Portugueses	21 137	637 868	1 546 615	3 048 478	50,7	139 195	33 891	173 086	398 519	43,4
36. American Airlines	17 719	636 577	1 509 055	2 920 308	51,7	136 881	22 954	159 835	385 923	41,4
37. Avianca Colombia	18 107	364 724	1 154 215	2 138 290	54,0	105 628	47 441	153 069	273 684	55,9
38. Aeromexico	16 810	486 863	1 343 826	2 713 736	49,5	120 944	23 350	144 294	332 693	43,4
39. Egyptair	17 001	656 498	1 199 020	2 387 879	50,2	110 420	17 711	128 131	291 407	44,0
40. Mexicana de Aviacion	15 871	615 107	1 295 976	2 180 596	59,4	110 858	16 267	127 125	237 793	53,5
Total	2 145 917	71 942 569	198 227 716	354 170 338	56,0	17 991 101	10 529 489	28 520 591	53 285 305	53,5
Total von 111 IATA-Gesellschaften — Total des 111 compagnies IATA	2 451 000	84 351 000	218 385 000	392 964 000	55,6	19 804 000	11 017 000	30 821 000	58 038 000	53,1

26. Internationaler Nichtlinienverkehr 1974
Trafic international hors des lignes 1974

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

Gesellschaften — Compagnies	Flug- kilometer Kilomètres parcourus 1000	Etappen- flüge Vois-étapes	Flugstunden Heures de vol	Passagier- kilometer Passagers- kilomètres	Geleistete Tonnen- kilometer Tonnes- kilomètres effectués
				in Tausend — en milliers	
1. Pan American World Airways ..	37 823	9 556	47 602	5 416 317	650 849
2. Trans International Airlines ...	20 279	7 199	25 446	4 859 222	460 813
3. Condor Flugdienst GmbH	28 052	14 628	36 591	4 518 428	407 000 ¹
4. Martinair Holland NV	16 744	4 196	24 183	1 853 302	372 999
5. World Airways Inc.	19 371	10 151	25 034	3 750 570	371 899
6. Sterling Airways A/S	46 180 ¹	23 090	50 318	4 124 805	338 312
7. Dan Air Services Ltd	30 191	20 067	50 314	2 905 872	248 621
8. Overseas National Airways Inc.	11 828	4 304	15 145	2 470 752	241 029
9. British Caledonian Airways Ltd	17 854	9 118	26 752	1 485 666	234 480
10. Trans World Airlines	14 598	4 139	18 611	2 077 999	219 495
11. KLM, Royal Dutch Airlines	13 215	5 841	19 053	1 595 588	208 102
12. British Airways	20 102	12 891	33 302	2 033 607	198 757
13. Flying Tiger Line	6 949	1 886	8 894	632 181	186 328
14. TAROM, Romanian Air Transport	19 038	4 756	29 788	1 800 000 ¹	180 000 ¹
15. Capitol International Airways ...	10 150	4 094	12 973	2 094 095	177 692
16. Scanair	14 171	2 532	19 211	2 024 450	176 200 ¹
17. Wardair Canada Ltd	8 512	1 575	10 659	1 893 360	165 000 ¹
18. Spantax Transportes Aereos ...	13 763	7 382	20 229	1 828 555	158 148
19. Batair AG	8 088	3 477	10 962	1 670 100 ¹	153 809
20. Conair A/S	7 424	3 412	10 682	1 328 000 ¹	144 210
21. Japan Air Lines	7 630	1 984	10 296	1 052 394	137 874
22. Air Jugoslavia	11 739	4 883	16 019	1 255 180	125 693
23. Saturn Airways Inc.	8 981	4 628	14 371	762 926	124 121
24. Germanair GmbH	17 658	12 390	24 437	1 219 766	121 977
25. Finnair O/Y	8 713	3 434	13 105	1 076 377	105 602
26. Transavia Holland BV	13 660	9 635	20 885	1 159 119	105 017
27. LTU Lufttransport Unternehmen	11 292	6 236	16 558	981 854	96 600
28. Northwest Orient Airlines	6 701	1 725	8 224	1 038 202	96 424
29. Air Canada	7 202	2 343	9 862	928 493	94 754
30. Simbair Ltd	3 194	464	5 324	1 020 362	91 832
31. Bavaria Fluggesellschaft	12 694	8 584	18 037	901 864	81 167
32. Aviaco SA	8 178	4 847	12 157	842 324	68 932
33. SATA, S. A. de Transport Aérien	7 558	4 477	8 397	232 844	68 400
34. Hapag-Lloyd Fluggesellschaft .	9 000	4 445	10 790	678 167	67 817
35. Seaboard World Airlines	2 910	918	3 783	342 252	59 077
36. Aerotransportes Entre Rios AER	2 973	1 178	5 718	—	53 915
37. Türk Hava Yollari	4 134	2 260	6 369	585 073	53 858
38. DLH, Deutsche Lufthansa AG .	2 839	708	3 800	284 097	53 728
39. Sobelair	5 598	3 856	11 295	596 827	51 745
40. Aer Lingus	5 605	3 545	9 382	542 801	48 878
Total	522 591	236 834	724 558	65 863 791	7 001 154
Total von 212 Gesellschaften¹ Total de 212 compagnies¹	680 200	334 200	976 100	79 508 700	8 652 900

¹ Schätzung — Estimation

Quelle: ICAO-Statistik — Source: Statistique de l'OACI

27. Nordatlantikverkehr 1974 — Trafic sur l'Atlantique-Nord en 1974

	Richtung — Direction		Total	Veränderung gegenüber 1973 Variation par rapport à 1973 %
	West—Ost Ouest—Est	Ost—West Est—Ouest		
1. Linienverkehr — Trafic de lignes				
Flüge — Vols:				
Passagierflüge — Vols de passa- gers	33 096	32 992	66 088	—10,6
Frachtflüge — Vols de fret	6 250	6 475	12 725	+ 9,7
Total	39 346	39 467	78 813	— 7,9
Sitzplatzangebot — Places offertes:				
Erste Klasse — Première classe	677 552	676 259	1 353 811	—13,4
Economy-Klasse — Classe éco- nomique	7 353 984	7 342 271	14 696 255	— 7,0
Total	8 031 536	8 018 530	16 050 066	— 7,6
Beförderte Passagiere — Passagers transportés:				
Erste Klasse — Première classe	268 761	274 485	543 246	+ 1,0
Economy-Klasse — Classe éco- nomique	4 267 331	4 534 912	8 802 243	— 7,3
Total	4 536 092	4 809 397	9 345 489	— 6,8
Sitzplatz-Ausnutzung in % — Coefficient moyen d'occupation des places en %:				
Erste Klasse — Première classe	39,7	40,6	40,2	+16,8 ¹
Economy-Klasse — Classe éco- nomique	58,0	61,8	59,9	— 0,3 ¹
Total	56,5	60,0	58,2	+ 0,7¹
Beförderte Güter in Tonnen — Marchandises transportées, en tonnes:				
Passagierflüge — Vols de passa- gers	191 458	138 913	330 371	0
Frachtflüge — Vols de fret	178 108	141 654	319 762	+11,2
Total	369 566	280 567	650 133	+ 5,2
2. Nichtlinienverkehr Trafic hors des lignes				
Anzahl Flüge — Nombre de vols	3 827	3 689	7 516	—30,7
Beförderte Passagiere — Passa- gers transportés	568 655	573 967	1 142 622	—31,6
Beförderte Güter in Tonnen — Marchandises transportées, en tonnes	15 085	10 064	25 149	+ 4,0

¹ Prozentpunkte

Quelle: IATA-Statistik

¹ Variations dans le pourcentage

Source: Statistique de l'IATA

28. Entwicklung des Weltluftverkehrs 1965—1975¹
Evolution du trafic aérien mondial 1965—1975¹

Jahr Année	Flugkilometer Kilomètres parcourus	Flugstunden Heures de vol	Zahlende Passagiere Passagers payants	Fracht Fret t	Passagierkilometer — Passagers-kilomètres			Tonnenkilometer — Tonnes-kilomètres			
					Ausgenützte Utilisés	Angebotene Offerts	Ausnutzung Utilisation %	Passagiere Passagers	Fracht Fret t	Post Poste	Total
1965	4 100	8,7	177	*	198 000	354 000	56	17 550	4 800	1 100	23 450
1966	4 480	9,3	200	*	229 000	397 000	58	20 280	5 700	1 530	27 510
1967	5 280	10,2	233	*	273 000	479 000	57	24 200	6 530	1 890	32 620
1968	6 100	11,1	265	*	316 000	593 000	53	27 940	8 230	2 380	38 550
1969	6 700	11,8	293	*	351 000	675 000	52	31 060	9 770	2 520	43 350
1970	7 000	12,0	311	4,6	382 000	735 000	52	34 540	10 460	2 750	47 750
1971	7 050	12,0	333	5,0	406 000	798 000	51	36 510	11 500	2 550	50 560
1972	7 210	12,2	368	5,6	465 000	856 000	54	41 790	13 230	2 420	57 440
1973	7 520	12,7	404	6,4	520 000	943 000	55	46 520	15 580	2 480	64 580
1974	7 370	12,5	423	6,6	546 000	964 000	57	48 830	17 030	2 450	68 310
1975 ³	7 550	12,7	433	6,5	560 000	1 013 000	55	50 000	16 780	2 450	69 230
Jährliche Veränderung in % — Variation annuelle en %											
1965—66	+ 9	+ 7	+13	*	+16	+12	+2	+16	+19	+39	+17
1966—67	+18	+10	+16	*	+19	+21	-1	+19	+15	+23	+19
1967—68	+16	+ 9	+14	*	+16	+24	-4	+15	+27	+26	+18
1968—69	+12	+ 7	+12	*	+13	+16	-1	+11	+20	+ 7	+14
1969—70	+ 4	+ 2	+ 6	*	+ 9	+ 9	0	+11	+ 6	+ 9	+10
1970—71	+ 1	0	+ 7	+10	+ 6	+ 8	-1	+ 6	+10	- 7	+ 6
1971—72	+ 2	+ 1	+11	+10	+14	+ 7	+3	+14	+15	- 5	+14
1972—73	+ 4	+ 4	+10	+15	+12	+10	+1	+11	+18	+ 2	+12
1973—74	- 2	- 2	+ 5	+ 4	+ 5	+ 2	+2	+ 5	+ 9	- 1	+ 6
1974—75 ³	+ 2	+ 2	+ 2	- 2	+ 3	+ 5	-2	+ 2	- 1	0	+ 1

¹ Linienverkehr der Luftverkehrsgesellschaften von 131 Mitgliedstaaten der ICAO (ohne China und UdSSR)

² Prozentpunkte

³ Vorläufige Schätzungen

Quelle: ICAO-Statistik

¹ Trafic de lignes assuré par les compagnies des 131 Etats membres de l'OACI (sans la Chine ni l'URSS)

² Variations dans le pourcentage

³ Estimations préliminaires

Source: Statistique de l'OACI

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

Stand am 31. 12. 75 — Etat au 31. 12. 75

Staat — Etat	Unterschrift Signature	Inkrafttreten Entrée en vigueur	Staat — Etat	Unterschrift Signature	Inkrafttreten Entrée en vigueur
Ägypten — Egypte	14. 7. 1960	30. 4. 1962	Libanon — Liban	3. 3. 1954	29. 3. 1955
Afghanistan — Afghanistan	27. 9. 1961	25. 8. 1963	Liberia — Libéria	31. 8. 1961	25. 7. 1963
Algerien — Algérie	18. 6. 1963	13. 6. 1967	Libyen — Libye	11. 6. 1971	20. 12. 1972
Argentinien — Argentine	25. 1. 1956	7. 2. 1963	Luxemburg — Luxembourg	9. 4. 1951	27. 2. 1953
Belgien — Belgique	24. 3. 1960	27. 11. 1961	Malaysia — Malaisie	6. 9. 1968	4. 3. 1970
Brasilien — Brésil	16. 5. 1968	28. 7. 1969	Marokko — Maroc	5. 7. 1962	19. 3. 1964
Bulgarien — Bulgarie	19. 12. 1967	30. 4. 1969	Mexiko — Mexique	2. 6. 1966	4. 9. 1967
Burma — Birmanie	31. 10. 1960	20. 8. 1962	Niederlande — Pays-Bas	7. 3. 1949	7. 3. 1949
Burundi — Burundi	10. 1. 1974	29. 5. 1975	Nigeria — Nigéria	11. 10. 1965	
Chile — Chili	5. 10. 1960	19. 1. 1967	Norwegen — Norvège	30. 12. 1954	4. 4. 1957
China (Volksrepublik) — Chine (République Populaire)	12. 11. 1973	3. 2. 1975	Österreich — Autriche	19. 12. 1949	19. 12. 1949
Dahome (Volksrepublik Benin) — Dahomey (République Populaire du Bénin)	6. 11. 1975		Pakistan — Pakistan	17. 3. 1952	24. 7. 1953
Dänemark — Danemark	22. 6. 1950	11. 5. 1951	Panama — Panama	21. 4. 1964	29. 3. 1966
Deutschland (BRD) — Allemagne (RFA)	2. 5. 1956	2. 6. 1957	Peru — Pérou	23. 11. 1956	18. 6. 1959
Deutschland (DDR) — Allemagne (RDA)	30. 7. 1975		Philippinen — Philippines	8. 3. 1952	25. 11. 1953
Ecuador — Equateur	6. 5. 1974		Polen — Pologne	18. 5. 1961	13. 5. 1963
Elfenbeinküste — Côte d'Ivoire	17. 11. 1962	21. 12. 1963	Portugal — Portugal	9. 12. 1946	9. 12. 1946
Finnland — Finlande	7. 1. 1959	13. 9. 1961	Rumänien — Roumanie	14. 7. 1967	17. 7. 1968
Gabun — Gabon	27. 1. 1972	21. 11. 1973	Rwanda — Rwanda	21. 1. 1974	31. 1. 1975
Ghana — Ghana	17. 5. 1961	12. 10. 1963	Saudi-Arabien — Arabie saoudite	9. 6. 1965	2. 11. 1967
Griechenland — Grèce	26. 5. 1948	26. 5. 1948	Schweden — Suède	18. 10. 1950	16. 5. 1951
Grossbritannien — Grande-Bretagne	5. 4. 1950	8. 6. 1951	Senegal — Sénégal	23. 1. 1963	7. 9. 1964
Guatemala — Guatemala	27. 2. 1974	8. 4. 1975	Singapur — Singapour	28. 2. 1969	14. 5. 1971
Guinea — Guinée	1. 2. 1963	18. 1. 1964	Sowjetunion — Union soviétique	8. 6. 1967	17. 7. 1968
Indien — Inde	24. 6. 1949	24. 6. 1949	Spanien — Espagne	3. 8. 1950	3. 8. 1950
Irak — Irak	31. 3. 1952	30. 6. 1956	Sri Lanka — Sri Lanka	19. 5. 1966	1. 6. 1967
Iran — Iran	31. 12. 1972	2. 12. 1973	Südafrika — Afrique du Sud	19. 10. 1959	19. 9. 1961
Irland — Irlande	6. 5. 1948	6. 5. 1948	Sudan — Soudan	18. 2. 1963	21. 9. 1964
Israel — Israël	19. 11. 1952	13. 5. 1955	Syrien — Syrie	26. 5. 1954	11. 5. 1955
Italien — Italie	4. 6. 1956	31. 5. 1958	Tansania — Tansanie	17. 4. 1967 ¹	
Jamaika — Jamaïque	7. 11. 1974		Thailand — Thaïlande	13. 10. 1956	11. 7. 1957
Japan — Japon	24. 5. 1956	3. 4. 1957	Trinidad und Tobago — Trinité-et-Tobago	15. 12. 1971	14. 1. 1974
Jordanien — Jordanie	19. 6. 1974		Tschechoslowakei — Tchécoslovaquie	10. 9. 1947	14. 4. 1948
Jugoslawien — Yougoslavie	28. 5. 1953	17. 5. 1955	Tunesien — Tunisie	21. 5. 1960	22. 11. 1962
Kamerun — Cameroun	11. 11. 1968	15. 11. 1969	Türkei — Turquie	16. 2. 1949	16. 6. 1949
Kanada — Canada	20. 2. 1975		Uganda — Ouganda	17. 4. 1967 ¹	
Kenia — Kenya	17. 4. 1967 ¹		Ungarn — Hongrie	19. 7. 1967	22. 7. 1968
Kolumbien — Colombie	29. 11. 1971	21. 12. 1974	Uruguay — Uruguay	16. 9. 1960	
Kongo — Congo (Brazzaville)	24. 10. 1964	30. 7. 1968	USA — Etats-Unis d'Amérique	3. 8. 1945	3. 8. 1945
Korea (Süd-) — Corée (Sud)	15. 12. 1975		Zaire — Zaïre	21. 1. 1970	13. 9. 1971
Kuba — Cuba	14. 2. 1974	24. 1. 1975	Zentralafrikanische Republik — République Centrafricaine	9. 3. 1973	
Kuweit — Koweït	24. 1. 1968	27. 8. 1970	Zypern — Chypre	12. 3. 1966	3. 7. 1967

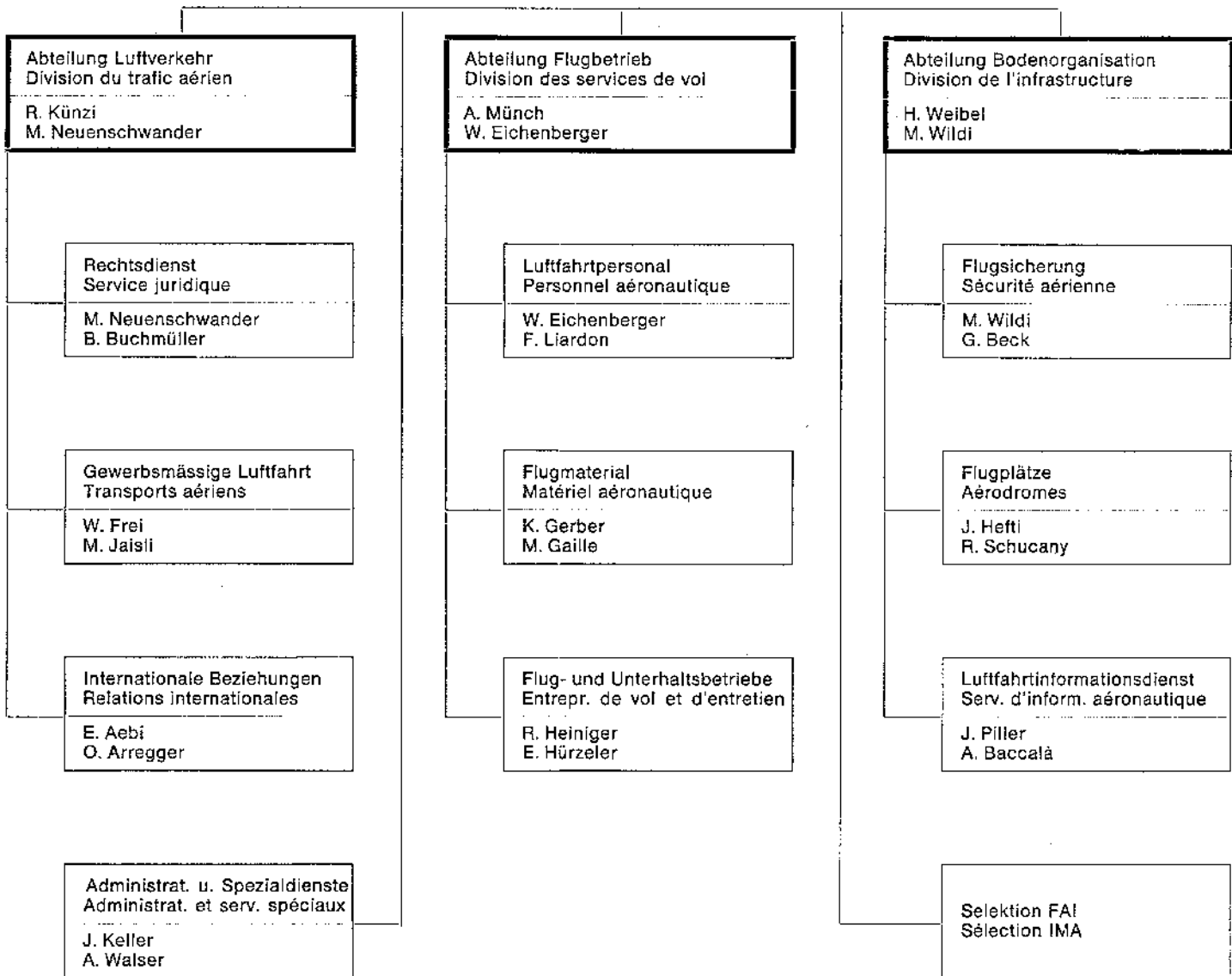
¹ Dieses Abkommen wurde paraphiert, aber noch nicht unterzeichnet

¹ Cet accord a été paraphé, mais pas encore signé

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

Stand 1. April 1976
 Etat au 1er avril 1976

Direktor Directeur	W. Guldimann
Stellv. Direktor Directeur-suppléant	A. Münch
Vizedirektoren Sous-directeurs	R. Künzi H. Weibel



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

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

