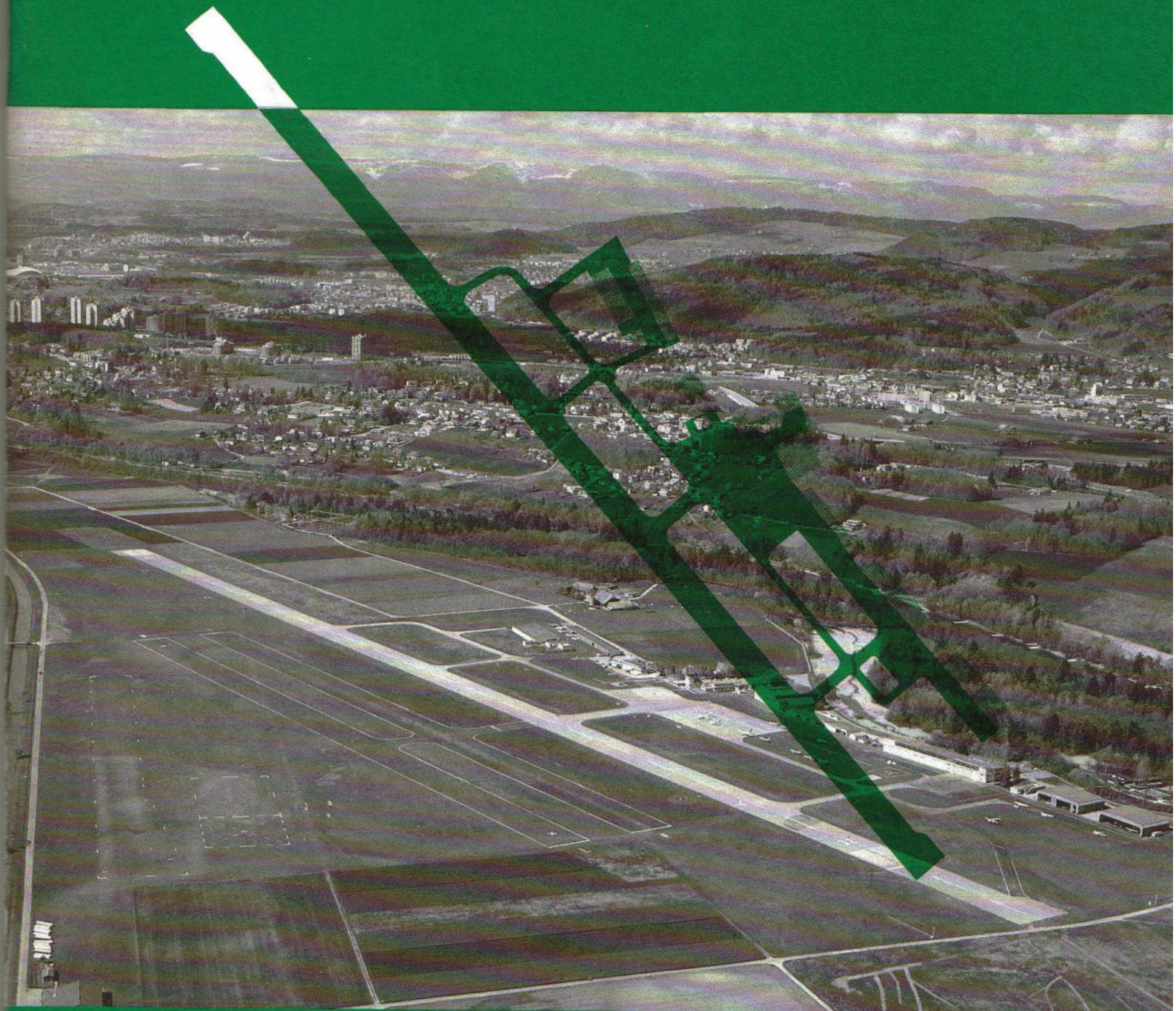




Bundesamt für Zivilluftfahrt
Office fédéral de l'aviation civile
Ufficio federale dell'aviazione civile
Federal Office for Civil Aviation



Die schweizerische Zivilluftfahrt 1982
L'aviation civile suisse en 1982

Indice

| | Pagina |
|--|--------|
| La navigazione aerea e l'Ufficio federale dell'aviazione civile nel 1982 | 2 |
| 0. Principali avvenimenti | |
| 1. Affari interni | |
| 2. Affari esterni | |
| 3. Legislazione e applicazione del diritto | |
| 4. Aerodromi | |
| 5. Sicurezza aerea | |
| 6. Materiale aeronautico | |
| 7. Personale aeronavigante | |
| 8. Trasporto aereo | |
| 9. Servizio d'informazione aeronautica (AIS) | |
| 10. Protezione dell'ambiente | |
| 11. Incidenti e attentati | |
| Rete delle linee della Svizzera | 25 |
| Indice delle tabelle statistiche | 34 |
| Organigramma dell'Ufficio federale dell'aviazione civile | 53 |

In vendita presso l'Ufficio federale dell'aviazione civile, 3003 Berna, al prezzo di Fr. 11.-
In caso d'utilizzazione dei dati forniti da questa statistica, si prega di indicarne la fonte

Table of Contents

| | Page |
|--|------|
| Air Navigation and the Federal Office for Civil Aviation in 1982 | 2 |
| 0. Main Events | |
| 1. Internal Affairs | |
| 2. External Affairs | |
| 3. Legislation and Application of Law | |
| 4. Aerodromes | |
| 5. Air Traffic Control | |
| 6. Aeronautical Material | |
| 7. Aeronautical Personnel | |
| 8. Air Transport | |
| 9. Aeronautical Information Service (AIS) | |
| 10. Environmental Protection | |
| 11. Accidents and Assaults | |
| Network of Scheduled Air Services | 25 |
| Index of Statistical Tables | 34 |
| Organization of the Federal Office for Civil Aviation | 53 |

This publication can be ordered from the Federal Office for Civil Aviation, 3003 Berne (Selling price SFr. 11.-)
If any information is used from this publication, it is requested to indicate the source

Umschlag: Flughafen Bern-Belp

Der Flughafen der Bundesstadt mit Piste und Gebäuden heute (1. Umschlagseite) und anlässlich der Eröffnungsfeierlichkeiten am 14. Juli 1929 (4. Umschlagseite)

Couverture: L'aéroport de Berne-Belp

L'aéroport de la ville fédérale avec son infrastructure actuelle (1^{re} page de couverture) et lors de son inauguration, le 14 juillet 1929 (4^e page de couverture)

Inhaltsverzeichnis

Table des matières

| | Seite |
|--|-------|
| Luftfahrt und Bundesamt für Zivilluftfahrt 1982 | 2 |
| 0. Hauptereignisse | 2 |
| 1. Internes | 2 |
| Organisatorisches – Personelles – Finanzen – Veröffentlichungen | |
| 2. Externes | 3 |
| Internationale Organisationen – Zweiseitige Be- ziehungen | |
| 3. Rechtsetzung und Rechtsanwendung | 3 |
| Neue Erlasse und Änderung bestehender Erlas- se – Nicht abgeschlossene Arbeiten – Strafver- fahren – Internationale Rechtsvereinheitlichung – Beschwerden | |
| 4. Flugplätze | 5 |
| Allgemeines – Landesflughäfen – Konzessio- nierte Regionalflugplätze – Flugfelder – Aus- sen- und Gebirgslandeplätze | |
| 5. Flugsicherung | 7 |
| Allgemeines – Navigationsanlagen – Bauten und zukünftige Entwicklungen – Dienstzweige – Koordination Zivil/Militär – Gebührenerträge der Infrastruktur | |
| 6. Flugmaterial | 9 |
| Luftfahrzeugregister und technische Aufsicht – Unterhaltsbetriebe – Luftfahrzeugbuch | |
| 7. Luftfahrtpersonal | 10 |
| Ausweise – Schulen und Kurse | |
| 8. Gewerbsmässige Luftfahrt | 10 |
| Allgemeines – Linienverkehr – Nichtlinienver- kehr | |
| 9. Luftfahrtinformationsdienst (AIS) | 14 |
| 10. Umweltschutz | 14 |
| Allgemeines – Lärminderung an der Quelle – Lärminderung im Betrieb – Lärmzonen, Im- missionsbegrenzung – Lenkungsabgaben | |
| 11. Unfälle und Anschläge | 14 |
| Such- und Rettungsdienst (SAR) – Unfälle – Anschläge | |
| Linienetz der Schweiz | 25 |
| Verzeichnis der Statistiktafeln | 34 |
| Organisation des Bundesamtes für Zivilluftfahrt | 53 |

| | Page |
|---|------|
| La navigation aérienne et l'Office fédéral de l'avia- tion civile en 1982 | 16 |
| 0. Principaux événements | 16 |
| 1. Affaires internes | 16 |
| Organisation – Personnel – Finances – Publica- tions | |
| 2. Affaires extérieures | 17 |
| Organisations internationales – Relations bila- térales | |
| 3. Législation et application du droit | 17 |
| Nouveaux textes et modification de textes en vigueur – Travaux non terminés – Procédures pénales – Unification du droit au niveau inter- national – Recours | |
| 4. Aérodomes | 19 |
| Généralités – Aéroports nationaux – Aérodro- mes régionaux exploités en vertu d'une conces- sion – Champs d'aviation – Places d'atterris- sage en campagne et en montagne | |
| 5. Sécurité aérienne | 21 |
| Généralités – Installations de navigation – Bâti- ments et développements ultérieurs – Services annexes – Coordination des services civil et militaire – Produit des redevances de l'infra- structure | |
| 6. Matériel aéronautique | 23 |
| Registre matricule des aéronefs et surveillance technique – Entreprises d'entretien – Registre des aéronefs | |
| 7. Personnel aéronautique | 24 |
| Licences – Ecoles et cours | |
| 8. Aviation commerciale | 24 |
| Généralités – Trafic de lignes – Trafic hors des lignes | |
| 9. Service d'information aéronautique (AIS) | 32 |
| 10. Protection de l'environnement | 32 |
| Généralités – Atténuation du bruit à la source – Atténuation du bruit dans l'exploitation – Zones de bruit, limitation des immissions – Surtaxe de bruit | |
| 11. Accidents et attentats | 32 |
| Service de recherches et de sauvetage (SAR) – Accidents – Attentats | |
| Réseau des lignes de la Suisse | 25 |
| Liste des tableaux statistiques | 34 |
| Organigramme de l'Office fédéral de l'aviation civile | 53 |

Zu beziehen beim Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern,
zum Preise von Fr. 11.–
Bei Verwendung von Zahlen aus der vorliegenden Stati-
stik wird um Quellenangabe gebeten

En vente au prix de 11 francs à l'Office fédéral de l'avia-
tion civile, 3003 Berne
En cas d'emploi des données fournies par la présente
statistique, on est prié d'indiquer la source

Luftfahrt und Bundesamt für Zivilluftfahrt 1982

0. Hauptereignisse

12. Februar: Abschluss einer vorläufig auf 5 Jahre befristeten Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen Swissair und Crossair.
4. März: Rückzug der Konzession der Rhineair AG Basel für den Linienbetrieb Basel-München infolge Konkurses des Unternehmens.
19. März: Übertragung der Konzession für den Betrieb der Linien Zürich-Hannover und Zürich-Nürnberg von der Crossair auf die Swissair (für einen gemeinsamen Betrieb mit Lufthansa).
27. März: Ausdehnung der Linienkonzession der Crossair auf die Strecken Basel-Brüssel, Basel-München, Zürich/Genf-Strassburg sowie zum Betrieb einzelner Kurse Basel-Wien, Basel-Genf und Zürich-Basel.
28. März: Eröffnung der neuen Swissairlinien auf den Strecken nach Hannover, Nürnberg und Thessaloniki.
30. April: Wahl von Armin Baltensweiler, bisher Direktionspräsident der Swissair, zum Präsidenten des Verwaltungsrates anstelle des altershalber ausgeschiedenen Fritz Gugelmann.
1. Mai: Übernahme der Leitung der Swissair durch den neuen Direktionspräsidenten Robert Staubli.
3. Mai: Aufnahme des Betriebes auf der Linie Lagos-Zürich-Frankfurt durch Nigeria Airways.
28. Mai: Eröffnung der Linie Lugano-Venedig durch Crossair.
17. Juni: Die eidgenössischen Räte genehmigen die Bundesbeiträge an die Bauprogramme 1981-1985 der Flughäfen Basel, Genf und Zürich.
5. Juli: Eröffnung einer Saison-Linie Keflavik-Zürich durch das isländische Unternehmen Eagle Air.
1. August: Inkrafttreten eines «Memorandum of Understanding» betreffend die Nordatlantik-Tarife für die USA und 12 Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtkommission.
6. August: Eröffnung einer Linie nach Harare (Zimbabwe) durch die Swissair.
26. August: Verleihung des «Edward-Warner-Preises» an den ehemaligen Direktor des Amtes, Dr. Werner Guldimann, durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation.
6. September: Eröffnung einer Linie Zürich-Bremen durch die deutsche Regionalfluggesellschaft Delta Air.
27. September: Eröffnung einer Linie Basel-Amsterdam durch die Crossair.
27. Oktober: Das Bundesgericht heisst die Beschwerde des EVED in Sachen VOR Trasadingen gut.
1. November: Betriebsaufnahme auf der Strecke London-Genf durch British Caledonian Airways.
1. November: Betriebsaufnahme auf der Strecke Miami-New York-Paris-Zürich durch Pan Am.
5. November: Eröffnung einer Luftverkehrslinie auf der Strecke Manila-Zürich durch Philippine Airlines.
29. November: Erteilung einer Konzession an die Crossair zum Betrieb der Linie Bern-Lugano.
2. Dezember: Verlängerung der Konzession für den Flughafen Bern-Belp durch das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement für annähernd 3½ Jahre.
10. Dezember: Die Crossair beschliesst Erhöhung des Aktienkapitals von 16 auf 25 Millionen Franken.

1. Internes

1.1 Organisatorisches

Die gegenwärtige Organisation des Amtes besteht seit 1970 und ist zum Teil den heutigen Verhältnissen – Bedürfnissen wie Möglichkeiten – nicht mehr angemessen.

Nicht nur wegen Verschiebungen von Gewichten, sondern vor allem wegen des Personalstopps (Unmöglichkeit, die ursprünglichen sowie neue Aufsichtsaufgaben wahrzunehmen) ist die Organisation des Amtes überprüfungsreif geworden. Erste Gespräche mit dem Bundesamt für Organisation (BFO) sind bereits aufgenommen worden. Die eigentliche Überprüfung soll 1983 beginnen und dürfte voraussichtlich erst Anfang 1984 abgeschlossen sein. Hauptanliegen wird sein, in allen Bereichen, in denen die Aufsicht noch ausgeübt werden kann, die Wirksamkeit und Glaubwürdigkeit zu verbessern.

1.2 Personelles

Wegen der ständig wachsenden Aufgaben – quantitativ durch jährliches Wachstum zwischen 5–7%, qualitativ

La navigation aérienne et l'Office fédéral de l'aviation civile en 1982

0. Principaux événements

- 12 février: Swissair et Crossair concluent un accord de coopération pour une période provisoire de cinq ans.
- 4 mars: A la suite de la faillite de Rhinear SA, Bâle, la concession pour l'exploitation de la ligne Bâle-Munich lui est retirée.
- 19 mars: La concession de Crossair pour les lignes Zurich-Hanovre et Zurich-Nuremberg est transférée à Swissair (exploitation en commun avec Lufthansa).
- 27 mars: La concession de Crossair est étendue aux lignes Bâle-Bruxelles, Bâle-Munich, Zurich/Genève-Strasbourg ainsi qu'à des vols isolés Bâle-Vienne, Bâle-Genève et Zurich-Bâle.
- 28 mars: Swissair ouvre de nouvelles lignes à destination de Hanovre, de Nuremberg et de Salonique.
- 30 avril: M. Armin Baltensweiler, jusqu'alors président de la direction de Swissair, est nommé président du conseil d'administration; il succède à M. Fritz Gugelmann qui prend sa retraite.
- 1^{er} mai: M. Robert Staubli entre en fonction en tant que président de la direction de Swissair.
- 3 mai: Nigeria Airways assure l'exploitation de la ligne Lagos-Zurich-Francfort.
- 28 mai: Crossair ouvre la ligne Lugano-Venise.
- 17 juin: Les Chambres fédérales approuvent le programme de construction 1981-1985 des aéroports de Bâle, Genève et Zurich.
- 5 juillet: L'entreprise islandaise Eagle Air ouvre une ligne saisonnière Keflavik-Zurich.
- 1^{er} août: Le «Memorandum of Understanding» relatif aux tarifs sur l'Atlantique-Nord entre en vigueur pour les Etats-Unis et 12 Etats de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC).
- 6 août: Swissair ouvre une ligne à destination de Harare (Zimbabwe).
- 26 août: M. Guldimann, ancien directeur de l'office, se voit décerner le prix «Edward Warner» par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- 6 septembre: La compagnie régionale allemande, Delta Air, ouvre une ligne Zurich-Brême.
- 27 septembre: Crossair ouvre une ligne Bâle-Amsterdam.

27 octobre: Le Tribunal fédéral fait droit au recours du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE) concernant le VOR de Trasadigen.

1^{er} novembre: British Caledonian Airways dessert Londres-Genève.

1^{er} novembre: Pan Am dessert la route Miami-New York-Paris-Zurich.

5 novembre: Philippine Airlines ouvre une ligne Manille-Zurich.

29 novembre: Crossair obtient une concession pour exploiter la ligne Berne-Lugano.

2 décembre: Le DFTCE prolonge la concession de l'aéroport de Berne-Belp pour une période de 3 ans environ.

10 décembre: Crossair décide de relever le capital de la société de 16 à 25 millions de francs.

1. Affaires internes

1.1 Organisation

L'organisation de l'Office fédéral de l'aviation civile date de 1970 et elle n'est, partiellement du moins, plus adaptée aux besoins et aux nécessités actuelles. Le moment est venu de réaménager les structures en raison du déplacement des priorités et surtout du blocage des effectifs du personnel (impossibilité de se vouer aux tâches de surveillance traditionnelles et d'en assumer de nouvelles). Dans cette optique, l'Office fédéral de l'organisation a déjà été contacté. Un examen proprement dit devrait être entrepris en 1983 et s'achever au début de l'année 1984. Le but de cette opération sera d'améliorer l'efficacité de la surveillance et de restaurer sa crédibilité dans tous les secteurs où elle peut encore être exercée.

1.2 Personnel

Dans un office comme le nôtre, où les tâches s'accroissent constamment, une partie du personnel est confrontée à une surcharge de travail devenue chronique. La croissance quantitative des tâches est de 5 à 7% par année; elles se répartissent qualitativement entre les nouvelles activités aéronautiques, la protection de l'environnement, l'aménagement du territoire et l'évolution de la procédure administrative dans le sens du recours populaire.

Les retraites anticipées deviennent de plus en plus fréquentes. A la fin de l'année, Georg Beck, ingénieur, chef de la division de l'infrastructure, a pris sa retraite pour des raisons de santé; le 29 décembre, le Conseil fédéral a nommé son successeur en la personne de Hugo Doswald, ingénieur, chef de la section de la sécurité aérienne, qui a pris ses nouvelles fonctions le 1^{er} janvier 1983.

En outre, les personnes suivantes ont pris leur retraite au cours de l'année:

- Gertrud Grossenbacher, fonctionnaire spécialiste, service économique, le 30 avril.

- Alma Rohrbach, fonctionnaire spécialiste, section du matériel aéronautique, le 30 juin.

A la fin de l'année, l'effectif du personnel s'élevait toujours à 137 personnes.

1.3 Finances

L'ensemble des dépenses se monte à 130,3 millions de francs (année précédente 107,9 millions), alors que les recettes s'élèvent à 99,4 millions de francs (86,4).

Comme en témoignent les chiffres suivants, les dépenses se sont accrues de 20 % par rapport à l'année précédente.

| | 1982 | 1981 |
|---|--------------------|--------|
| | millions de francs | |
| - Sécurité aérienne | 67,3 | (60,7) |
| - Mesures de sûreté | 11,7 | (9,8) |
| - Travaux de construction sur les aéroports | 14,7 | (4,1) |
| - Avions (remplacement d'un appareil) | 4,2 | (0) |
| - Personnel | 10,2 | (9,4) |

Les taxes générales, soit 2,7 millions de francs (2,6) et les redevances de sécurité aérienne (redevances de route et sécurité aérienne locale), soit 96,8 millions de francs (83,7), constituent les principales sources de recette. Le service de la sécurité aérienne est parvenu aujourd'hui à un taux de couverture des frais de 100% environ.

1.4 Publications

L'office a réédité un ouvrage; aucune nouvelle publication n'a été éditée.

L'office a été amené à publier 12 communiqués de presse.

2. Affaires extérieures

2.1 Organisations internationales

De nombreuses séances de travail ont eu lieu sous la présidence des Pays-Bas qui participent au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en qualité de représentant du Groupe Benelux/Suisse jusqu'à la fin de l'année 1984. On s'est déjà employé à soutenir la candidature de la Belgique en vue des prochaines élections du Conseil.

L'office a été représenté au sein de l'OACI lors des importantes réunions suivantes:

- Session du groupe de travail sur le bruit des hélicoptères et des avions à hélices (Las Vegas, 13 au 20 février)
- Conférence sur les télécommunications et la météorologie (COM/MET; Montréal, 14 avril au 7 mai)
- Session du groupe de travail du service de secours des aéroports (Paris, 19 au 21 octobre)
- Conférence concernant l'accord avec le Danemark et l'Islande sur le financement collectif de certains services de navigation aérienne de l'Atlantique-Nord (DEN/ICE; Montréal, 30 octobre au 3 novembre).

La 31^e conférence officielle réunissant les directeurs de l'aviation civile des Etats membres de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC) a eu lieu du 26 au 30 août à Interlaken. Lors de cette rencontre, M.A. Kotaite, président du Conseil de l'OACI, a remis le prix Edward Warner à M. W. Guldemann, ancien directeur de l'office. Ce prix représente la plus haute distinction décernée par l'OACI à une personnalité ayant rendu des services remarquables à l'aviation civile internationale.

Des représentants de l'office ont participé à l'assemblée plénière triennale de la CEAC (Strasbourg, 8 au 11 juin) ainsi qu'à de nombreuses conférences au niveau des directeurs, à des sessions de comités permanents et de sous-comités ainsi qu'à des groupes de travail.

La Suisse a finalement adhéré à l'accord provisoire sur les tarifs Atlantique-Nord, entré en vigueur le 1^{er} août, valable pour une durée de six mois. Cet accord avait été conclu entre les Etats-Unis et plusieurs Etats membres de la CEAC (voir ch. 8).

Le 30 septembre, les Chambres fédérales ont approuvé l'accord multilatéral relatif aux redevances de route fait le 12 février 1981 dans le cadre d'Eurocontrol et ont habilité le Conseil fédéral à le ratifier (voir ch. 5).

2.2 Relations bilatérales

La Convention de Chicago, du 7 décembre 1944, qui constitue la charte en matière de navigation aérienne internationale, tend à assurer le développement ordonné et sûr du transport aérien. L'un des moyens d'atteindre ce but est la conclusion d'accords bilatéraux concernant les lignes aériennes; les Etats s'octroient ainsi réciproquement les droits de trafic nécessaires. La Suisse a conclu 92 accords avec d'autres Etats; sur ce nombre, 86 sont en vigueur; notre pays figure parmi ceux qui disposent du plus grand nombre d'accords bilatéraux. Ces derniers doivent être constamment réadaptés, compte tenu de l'évolution concrète et des nouveaux besoins. Au cours de l'année étudiée, des avenants ont complété les accords existant avec la Grande-Bretagne, l'Indonésie, Sri Lanka, la Syrie et la Thaïlande.

Les négociations avec la République fédérale d'Allemagne, qui avaient été suspendues en raison du procès introduit à Waldshut contre le canton de Zurich, ont repris. On a tenté de rédiger un projet d'accord pour régler les approches et les décollages qui impliquent le survol de l'espace aérien allemand par les avions desservant l'aéroport de Zurich. Des entretiens internes devront encore avoir lieu de part et d'autre afin qu'une décision puisse intervenir au cours de l'année 1983.

3. Législation et application du droit

3.1 Nouveaux textes et modification de textes en vigueur

3.1.1 Au niveau constitutionnel

20 décembre: message sur les bases d'une politique coordonnée des transports (révision partielle de la constitution fédérale).

3.1.2 Au niveau de la loi

19 mars: prolongation de la validité de l'arrêté fédéral du 20 décembre 1972 concernant les mesures à prendre pour encourager la formation des jeunes pilotes et des grenadiers parachutistes jusqu'au 31 décembre 1992 (entrée en vigueur: 1^{er} janvier 1983).

3.1.3 Au niveau du Conseil fédéral

27 septembre: modification de l'ordonnance du 22 novembre 1972 concernant l'Ecole suisse d'aviation de transport; abrogation de l'article 10 concernant l'octroi de bourses (entrée en vigueur: 1^{er} janvier 1983);

6 décembre: modification de l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur la navigation aérienne; la révision partielle touche notamment les points suivants: amélioration de la situation des passagers sous l'aspect de la responsabilité civile, relèvement de la couverture de responsabilité vis-à-vis des tiers (grands avions), fixation d'un délai pour la construction des champs d'aviation, assouplissement des prescriptions sur la nationalité, nouveau délai de mise à l'enquête du plan de zones de bruit des aérodromes régionaux, bases juridiques pour l'introduction d'un certificat du constructeur «production certifiée» (entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1983).

3.1.4 Au niveau du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie

2 mars: ordonnance fixant les redevances de sécurité aérienne sur les aéroports de Berne-Belp, Genève-Cointrin et Zurich (révision totale), relèvement du taux de la redevance (entrée en vigueur le 1^{er} avril).

26 avril: modification de l'ordonnance du 4 mai 1981 concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs; minimums de visibilité: introduction d'une exception (entrée en vigueur le 1^{er} juin).

3.1.5 Au niveau de l'office

9 février: nouvelle annexe du règlement du 17 octobre 1973 relatif à la perception de redevances de navigation aérienne de route; entrée en vigueur le 1^{er} avril.

15 mars: directives applicables à l'épandage par voie aérienne de matières auxiliaires de l'agriculture et autres produits chimiques (vols d'épandage), édictées par l'office, d'entente avec les offices fédéraux de l'agriculture, des forêts et de la protection de l'environnement (entrée en vigueur: 1^{er} avril, pour une période de trois ans);

9 septembre: nouvelle annexe au règlement du 17 octobre 1973 relatif à la perception de redevances de navigation aérienne de route: modification des montants de la redevance pour les vols transatlantiques après que l'annexe servant de base à l'accord provisoire du 9 août 1971, entre le Conseil fédéral et Eurocontrol, eut été modifiée (entrée en vigueur: 1^{er} octobre).

3.2 Travaux non terminés

Au niveau de la loi

- Révision totale de la loi sur la navigation aérienne: les projets de loi et de message font l'objet, au sein de l'administration, d'une procédure de consultation au cours de laquelle d'importantes divergences d'opinions sont déjà apparues quant au fond.
- Projet de loi fédérale sur les subventions: la procédure de consultation s'est achevée en septembre; ce projet prévoit notamment de modifier l'article 101 LNA et l'article 1^{er} de l'arrêté fédéral concernant le développement des aérodromes civils.

Aux niveaux inférieurs:

Les textes suivants font l'objet d'une révision: le règlement des taxes perçues en application de la loi sur la navigation aérienne, le règlement concernant les licences du personnel de l'infrastructure de la navigation aérienne, l'ordonnance concernant la navigabilité des aéronefs,

l'ordonnance concernant les licences des entreprises d'entretien d'aéronefs, l'ordonnance sur certains appareils volants et projectiles.

L'Office fédéral de la protection de l'environnement et notre office élaborent une nouvelle ordonnance concernant les zones de bruit des aérodromes régionaux. Quant à l'ordonnance concernant l'établissement et la reconnaissance des certificats de bruit pour aéronefs, elle doit être révisée afin d'y intégrer l'hélicoptère, conformément aux normes de l'OACI.

3.3 Procédures pénales

L'office a ouvert 351 (358) enquêtes pour des contraventions aux prescriptions aéronautiques; sur ce nombre, 89 (92) ont été suspendues, 111 (116) ont fait l'objet d'un mandat de répression ou d'un prononcé pénal et 6 (4) ont été déferées au juge ordinaire ou aux autorités étrangères. 26 (29) infractions de peu de gravité se sont soldées par un avertissement. Dans 119 (117) cas, la décision n'a pas encore été rendue.

Pour avoir effectué des vols, des sauts en parachute ou des vols en planeur de pente sans licence valable ou sans les autorisations requises, 93 (99) personnes se sont vu infliger des amendes allant jusqu'à 750 francs. Des amendes allant jusqu'à 2700 francs ont été infligées à la suite d'autres contraventions.

Des 117 (130) cas en suspens au début de l'année, 15 (32) n'ont toujours pu être réglés; une décision juridictionnelle a été requise dans 11 (12) cas et 5 (4) jugements ont déjà été prononcés. 37 (36) enquêtes se sont soldées par des non-lieux, 25 (28) par des avertissements alors que, dans 29 (19) cas, des mandats de répression ont été édictés.

La plupart des cas transmis au juge ordinaire concernaient l'entrave par négligence à la circulation publique dans les airs (art. 237, ch. 2 CPS), l'entrave par négligence aux services d'intérêt général (art. 239, ch. 2 CPS) et la mise en danger par la navigation aérienne (art. 90, 2^e al., LNA). Les tribunaux ont infligé des amendes allant jusqu'à 2000 francs et, dans trois cas, des peines de prison avec sursis. Un juge a prononcé les arrêts en lieu et place de l'amende.

Lors de contrôles tarifaires, l'office a de nouveau constaté diverses infractions et a infligé des amendes et des avertissements à plusieurs compagnies.

Procédures administratives

L'office a refusé de délivrer 7 (4) titres aéronautiques pour manque d'aptitude morale et 22 (33) pour des motifs médicaux, ce, à titre définitif ou provisoire. 42 (45) cartes d'élèves n'ont été octroyées qu'après un examen approfondi du caractère des candidats, dans 17 (9) cas, la délivrance de licences a été soumise à des conditions spéciales.

Pour des motifs relevant de la sécurité aérienne, 6 licences ont été retirées pour des durées déterminées ou indéterminées.

Une autorisation pour effectuer des atterrissages en campagne lors de vols non commerciaux en hélicoptère a été provisoirement retirée à la suite d'une contravention.

3.4 Unification du droit au niveau international

La Suisse a suivi la recommandation exprimée lors des contacts officieux entre représentants des Etats européens de relever et d'harmoniser les limites de responsabilité en cas de mort ou de lésions corporelles; l'ordon-

nance sur la navigation aérienne a été modifiée dans ce sens. A partir du 1^{er} janvier 1983, les entreprises suisses de transport aérien ne se verront octroyer une concession ou une autorisation d'exécuter des vols commerciaux que si elles se déclarent disposées à offrir une limite de responsabilité de 200 000 francs pour chaque passager à titre de dédommagement.

3.5 Recours

- Le 18 février, le DFTCE a rejeté un recours introduit contre la perception des taxes de surveillance pour un avion démonté depuis un certain temps et un autre appareil que l'exploitant n'utilisait plus depuis longtemps. On a considéré que le recourant étant l'exploitant inscrit au registre matricule le 1^{er} janvier (jour de référence), il était le débiteur de la taxe.
- Le 30 juin, le DFTCE a déclaré non fondée une dénonciation qui reprochait à l'office d'avoir violé les devoirs auxquels il est astreint en matière de dépôt de plan des zones de sécurité autour de l'aérodrome de Berne-Belp. Selon le plaignant, l'office n'aurait pas dû approuver le remplacement du plan des zones de sécurité, déposé en décembre 1980, par un nouveau plan.
- Le 6 juillet, l'office a été amené à recourir contre une décision du préfet de Hinwil du 18 juin qui attribuait à la commune de Wetzikon une compétence en matière de sauts en parachute, compétence incompatible avec les règles de l'air édictées dans le cadre du droit fédéral (RS 748.121.11, art. 12 et annexe 3). Le Conseil d'Etat du canton de Zurich doit encore se prononcer; ensuite, compte tenu de son issue, cette décision pourrait être soumise à l'instance suprême.
- En 1981, l'Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG) avait recouru contre la décision de l'office d'attribuer, pour l'horaire d'hiver 1981/82, huit mouvements hebdomadaires durant la période d'interdiction. Dans sa décision du 9 août, le département a admis que l'office avait accordé cette autorisation à Swissair pour des raisons importantes au sens de la concession de l'aéroport (en l'occurrence, problèmes opérationnels en raison de la fin de la période d'été). Le 13 août, le département a également rejeté le recours de l'ARAG contre la décision de l'office d'approuver les horaires d'hiver des entreprises du trafic de lignes prévoyant des mouvements de nuit sur l'aéroport de Genève-Cointrin.
- Le 11 août, le Conseil fédéral a rejeté des recours contre une décision du DFTCE fondée sur l'article 12 de l'ordonnance du 10 septembre 1969 sur les frais et indemnités en procédure administrative (RS 172.041.0). Cette décision refusait d'attribuer des indemnités pour frais d'instance aux personnes qui avaient fait opposition contre le plan des zones de sécurité de l'aérodrome de Berne-Belp, déposé en décembre 1980 et remplacé par la suite.
- Le 19 octobre, le tribunal administratif du canton d'Argovie, estimant que le droit fédéral présentait des carences, a reconnu la compétence de la commune de Leuggern d'édicter des restrictions d'utilisation des modèles réduits; en application du principe de la proportionnalité, il a cependant atténué la mesure.
- Le 27 octobre, le Tribunal fédéral a statué sur la question primordiale de l'autorisation de construire requise pour le nouveau VOR de Trasadingen et a fait droit au recours du DFTCE; à la fin de l'année, les considérants n'étaient pas encore connus.
- Le 9 décembre, le DFTCE a rejeté une demande de révision de sa décision du 12 novembre 1980 concer-

nant un examen de contrôle des capacités d'un instructeur à la suite de l'accident mortel d'un élève. L'autorité de recours a considéré que des doutes même légers de l'autorité de surveillance suffisaient à justifier l'assujettissement à un examen de contrôle propre à déterminer l'aptitude d'un instructeur. La décision n'est pas encore entrée en force de chose jugée.

4. Aéroports

4.0 Généralités

A la fin de l'année, 9 aéroports étaient au bénéfice d'une concession, alors que 52 champs d'aviation pour avions et 14 champs d'aviation pour hélicoptères disposaient d'une autorisation. On comptait donc 75 aéroports civils en exploitation.

4.1 Aéroports nationaux

Dans son message du 25 janvier, le Conseil fédéral proposait aux Chambres d'octroyer une subvention de 109 millions de francs à valoir sur les programmes d'aménagement 1981-1985 des aéroports de Bâle, Genève et Zurich estimés à 812 millions de francs. Pour assurer au Parlement une meilleure vue d'ensemble sur les projets de développement des aéroports nationaux, un nouveau procédé a été adopté: les messages séparés sont remplacés par un message commun qui ne se réfère plus à des étapes de construction distinctes mais à des périodes de cinq ans. Compte tenu d'un certain retard que les aéroports de Bâle et de Genève ont à rattraper en regard de l'aéroport de Zurich, un taux de subvention légèrement supérieur leur a été consenti à titre exceptionnel. Toutefois, la situation financière critique de la Confédération a imposé une forte réduction générale des taux de subvention par rapport à ceux dont avaient bénéficié les ouvrages précédents. Le 17 juin, les Chambres ont approuvé sans modification le projet d'arrêté qui leur avait été soumis.

Plusieurs motions significatives, concernant les aéroports nationaux, ont été déposées aux Chambres:

- Les 21 et 22 juin, M. Stucki, député au Conseil des Etats, et M. Blocher, conseiller national, ont déposé des motions analogues dont le but était de modifier la loi sur la navigation aérienne afin d'accorder une plus grande liberté d'action aux cantons dans la construction et l'exploitation des aéroports. L'intervention a été transmise au Conseil des Etats sous forme de postulat.
- Le 22 juin, M. Kohler, conseiller national, a déposé une motion qui visait à modifier certaines dispositions de la loi fédérale sur la navigation aérienne, de manière à appliquer au secteur de l'aviation civile le principe de «l'utilisateur-payeur» – recommandé aux termes du rapport sur la Conception globale suisse des transports – selon lequel les usagers des transports aériens couvriraient eux-mêmes les frais qu'ils occasionnent. Le 17 décembre, le Conseil national a accepté de transformer la motion en postulat.

Bâle-Mulhouse

Par arrêté du 20 octobre, le Conseil fédéral a approuvé le décompte final relatif à la deuxième étape d'agrandissement de l'aéroport.

La subvention allouée est de 13,2 millions de francs alors que le coût total des travaux s'élève à 42,2 millions de francs. A la fin du mois d'août, un groupe d'experts a

présenté un rapport sur le renouvellement de la partie ancienne de la piste principale. Deux méthodes de construction sont proposées; les investissements exigés seraient de l'ordre de 12,6, respectivement 21,2 millions de francs. Le statut juridique de la halle de fret a fait l'objet d'un échange de notes avec la France, en date du 12 août.

Genève-Cointrin

Les travaux de renouvellement de la piste ont été poursuivis selon le programme. La nouvelle méthode de construction, introduite au cours de l'année, qui permet l'utilisation de dalles de béton d'une surface deux fois plus grande, a fait ses preuves et la durée des travaux pourra même être réduite.

Les travaux de terrassement pour la construction du nouveau bâtiment de fret sont en cours. L'ouvrage, évalué à 123,5 millions de francs, devrait être réalisé sans grande modification par rapport au projet, bien que la subvention fédérale de 22,2 millions de francs, accordée en juin, ait été en deçà des chiffres escomptés par les autorités genevoises.

Zurich

On travaille au programme d'aménagement subventionné (1981-1985), tel qu'il ressort de l'arrêté de juin. En outre, les constructions plus importantes prévues dans le cadre de l'agrandissement partiel de l'aéroport et également subventionnées, selon le projet 1980, sont en cours.

4.2 Aéroports régionaux exploités en vertu d'une concession

Berne-Belp

Les recours formés contre la prolongation provisoire de la concession d'exploitation, arrivée à échéance à la fin de mai 1980, ont été rejetés le 8 mars. Cette prolongation était limitée dans un premier temps à la fin de 1982, car les conditions financières ne pouvaient être considérées comme assurées que jusqu'à cette date-là. Le 2 décembre, le département a prolongé la concession jusqu'au 31 mai 1986. Une décision de principe ne pourra être prise que lorsque tous les intéressés, en particulier les principaux actionnaires de la société Alpar S.A., disposeront d'éléments de décision clairs, notamment au sujet des travaux d'adaptation de la piste et des installations de sécurité aérienne (projet 80).

Le Conseil fédéral a en outre décidé d'inscrire au budget, dès l'exercice de 1983, un montant annuel de 330 000 francs au titre d'indemnité pour l'utilisation par la Confédération de l'aérodrome de Berne-Belp, cela à condition que les intérêts de la Confédération puissent être maintenus dans le même cadre que jusqu'ici. Dans ce contexte, l'intérêt évident de la Confédération pour l'aéroport de la ville fédérale s'est trouvé une nouvelle fois confirmé parce que les études entreprises ont montré qu'aucune solution de rechange n'est acceptable, quels que soient les moyens investis et cela même si l'on tient compte des difficultés d'exploitation et d'organisation considérables. L'indemnité correspond aux frais occasionnés par la Confédération.

Birrfeld

Le 12 mai, le Conseil fédéral a rejeté, dans leurs points principaux, divers recours déposés contre la concession d'exploitation octroyée le 27 novembre 1980 pour une période de trois ans. A partir du 1^{er} janvier 1983, le champ d'aviation de Birrfeld aura le statut d'aérodrome public.

En raison de la courte durée de validité de la concession, il conviendra d'entamer dans un proche avenir les travaux préliminaires en vue de reconduire le régime de la concession après le 1^{er} janvier 1986.

Lausanne-La Blécherette

Le 10 novembre, le Conseil fédéral a repoussé les recours de la commune de Romanel et d'un particulier, déposés contre la concession d'exploitation octroyée le 20 décembre 1979 pour une période de validité s'étendant jusqu'au 31 décembre 2006. Il y a lieu de relever que ce particulier a légitimé son recours uniquement en se fondant sur le risque de chute d'un aéronef, certes réduit, mais légèrement supérieur à celui qui pourrait menacer d'autres quartiers situés aux alentours de l'aérodrome.

4.3 Champs d'aviation

Lors de la révision partielle de l'ordonnance sur la navigation aérienne, le Conseil fédéral a tenu compte de la requête exprimée dès 1980 dans une motion de la Commission des pétitions et de l'examen des constitutions cantonales, transformée en postulat le 9 octobre 1981; en conséquence, le nouvel article 43a prévoit la fixation d'un délai dans lequel les travaux de construction des champs d'aviation doivent être achevés et habilite l'office à retirer l'autorisation lorsque les travaux ne seront vraisemblablement pas achevés dans les cinq ans. Grâce à cette nouvelle disposition, on évitera que le bénéficiaire d'une autorisation de construire puisse s'en prévaloir sans limite.

Croix-de-Cœur

Les recours de droit administratif introduits en 1980 sont toujours en suspens auprès du Tribunal fédéral.

Hasenstrick

Les importantes mesures prises sous l'aspect technique et dans l'exploitation afin d'assurer la sécurité des utilisateurs ont permis, le 10 juin, de reprendre les vols avec passagers, interdits depuis 1981.

Kestenholz

Pour ce champ d'aviation, une autorisation de construire a été accordée le 5 septembre 1973 et confirmée par le Conseil fédéral en procédure de recours. Le Conseil d'Etat du canton de Soleure avait toutefois refusé les autorisations de construire nécessaires selon le droit cantonal. Le Tribunal fédéral confirma cette décision, mais releva expressément dans ses considérations: (trad.) «L'aménagement définitif de la région contestée ne requiert pas seulement l'approbation du gouvernement cantonal, mais aussi celle de la Confédération. Les autorités fédérales devront au besoin statuer à nouveau, dans le cadre de cette procédure d'approbation, sur l'importance que prend l'intérêt national à la construction du champ d'aviation par rapport à l'intérêt régional au maintien de la zone protégée.» En raison des retards, la section Olten de l'Aéro-Club de Suisse se trouva confrontée à des difficultés financières. Un appui fut accordé à l'Aéro-Club compte tenu de l'intérêt de la Confédération (intérêt déjà relevé dans la décision du Conseil fédéral) à l'aménagement du champ d'aviation; c'est ainsi que la Confédération se fit accorder un droit d'emption de durée limitée sur les biens-fonds. Le canton de Soleure ne disposant pas encore de plan directeur définitif, il n'a pas été possible d'engager jusqu'à ce jour la procédure d'examen prévue en droit fédéral; il s'est donc révélé judicieux d'exercer encore à temps le droit d'emption afin de con-

server les possibilités de réalisation. Par arrêté du 16 décembre, les Chambres ont approuvé le crédit supplémentaire nécessaire.

Montricher

Les 18 juin et 27 octobre, le Conseil fédéral a approuvé 470 000 francs de crédits pour l'acquisition de terrains afin d'assurer la franchise d'obstacle.

Münster

La procédure de consultation introduite en 1980 afin que la section valaisanne de l'Aéro-Club de Suisse obtienne une utilisation conjointe et limitée de l'aérodrome militaire n'a toujours pas pu être achevée.

Schaffhouse

Les résultats positifs de la procédure de consultation ont permis d'autoriser le prolongement de la piste gazonnée, longue de 418 mètres. La piste, qui atteindra environ 620 mètres, sera probablement en service au printemps 1983.

Champs d'aviation pour hélicoptères

Le 2 septembre, Heliswiss a reçu l'autorisation d'exploiter le champ d'aviation de Gampel. L'héliport de San Vittore, dont l'exploitation a été autorisée en 1978, a été mis en service le 10 juin. A la fin de l'année, les travaux de construction de l'héliport d'Untervaz (GR) étaient en voie d'achèvement.

Au mois de décembre, les procédures de consultation relatives à l'octroi des autorisations pour les champs d'aviation de Rarogne et Kerns étaient toujours en suspens auprès du département; il en était de même de la procédure de recours contre l'autorisation accordée en 1978 pour la place de Davos-Wolfgang.

4.4 Places d'atterrissage en campagne et en montagne

Le 15 janvier, le tribunal administratif du canton des Grisons a fait droit au recours d'un pilote qui s'était vu infliger une amende pour avoir contrevenu à l'interdiction d'atterrir en hélicoptère, décidée par la commune d'Arosa sur l'ensemble du territoire municipal. Le tribunal a conclu qu'une commune n'est pas habilitée à interdire des mouvements d'hélicoptère admis en vertu d'une autorisation délivrée par l'Office fédéral de l'aviation civile; dans sa décision, il a néanmoins rappelé qu'une commune peut interdire les mouvements d'hélicoptères sur les biens-fonds qu'elle possède, ce, conformément aux articles 55 de l'ordonnance sur la navigation aérienne et 926 du Code civil suisse. En l'occurrence, un tribunal cantonal a donc confirmé la compétence exclusive de la Confédération.

A la suite d'une décision du Conseil fédéral du 24 mars (rejet d'un recours contre la suppression de Fuorcla Surlej), la nouvelle désignation des places d'atterrissage en montagne en Engadine et dans le Bergell, arrêté le 31 août 1981 par le département, est entrée en vigueur.

Au cours de l'année, on a enregistré plusieurs demandes visant à déplacer des places d'atterrissage en montagne. L'Office a insisté à plusieurs reprises sur le fait que de telles requêtes doivent être présentées par le Conseil d'Etat du canton concerné.

Lors de sa séance du 4 mars, le Conseil national a adopté la motion Bircher en tant que postulat. Il adhérerait ainsi à la déclaration du Conseil fédéral du 2 juin 1980. Rappelons que cette intervention visait à interdire, de façon générale, les vols d'hélicoptère en montagne pratiqués à des fins touristiques.

5. Sécurité aérienne

5.0 Généralités

Parallèlement au développement de l'aviation, la sécurité aérienne a connu, au cours des dernières décennies, un essor remarquable. Même dans la catégorie des avions légers, les nouveaux types sont dotés d'équipements de plus en plus efficaces qui améliorent la sécurité, en particulier pour «l'exploitation tout temps». L'organisation du Service de la sécurité aérienne suisse, telle qu'elle est décrite dans l'ordonnance du DFTCE du 30 septembre 1968, est toutefois restée celle des débuts de l'aviation moderne, née au lendemain de la Seconde guerre mondiale. Ce n'est que sur les aéroports de Genève, de Zurich et de Berne, que les installations permettent d'exécuter des vols aux instruments (IFR); à Bâle-Mulhouse, la France assure les services de la sécurité aérienne. Sur les autres aérodromes suisses, il n'existe pas d'installations à l'usage du trafic IFR.

Si l'on veut adapter l'infrastructure aux nécessités actuelles, sous l'angle de la sécurité et de la fiabilité, le moment est venu de désigner les autres aérodromes régionaux qu'il est indispensable de pourvoir d'installations de sécurité aérienne. Cela nous semble particulièrement important pour les places qui servent au trafic de lignes, à un trafic d'affrètement habituel ou, en majeure partie, à un trafic commercial intense, voire aux vols d'affaires. Ce n'est qu'en procédant ainsi que l'on pourra maintenir le niveau élevé de sécurité qui a prévalu jusqu'à présent dans l'espace aérien suisse. Tout développement impliquerait, pour l'essentiel, la mise en service d'aides à la navigation adéquates et d'un contrôle de la circulation aérienne pour le trafic IFR. Les considérations financières risquent de peser fortement sur chacune des décisions à prendre.

A titre d'essai, l'aérodrome de Lugano-Agno est équipé d'une installation ILS («instrument landing system») et d'aides adéquates pour la procédure d'approche. On est en train de préparer une procédure d'approche aux instruments et d'adapter la structure de l'espace aérien et du contrôle de la circulation aérienne. Les essais techniques et d'exploitation doivent commencer au printemps 1983. Dans l'espace aérien, il peut – même en dehors de toute tension internationale – être utile d'identifier un usager qui ne se conforme pas aux instructions et de l'amener à atterrir sur un aérodrome suisse pour fournir des éclaircissements. Pour accomplir ce genre de mission de police, il faudrait disposer d'avions appropriés, ce n'est le cas ni des services de la sécurité aérienne, ni des autorités de l'aviation civile. En pratique, les organes civils et militaires sont parvenus à coopérer et, par conséquent, les avions militaires remplissent certaines fonctions pour le compte des autorités civiles. Compte tenu des premières expériences, nous estimons que les compétences et les procédures en matière d'interception, qui relèvent de la police de l'air, doivent faire l'objet d'une ordonnance particulière, en harmonie avec les données internationales.

On a achevé l'étude des principes juridiques applicables à la surveillance, au contrôle et à la mise à exécution d'une réglementation de l'espace aérien suisse. Des représentants de l'administration militaire et d'autres offices fédéraux intéressés y ont participé. Un groupe de travail mixte a soumis un projet aux organes de décision.

5.1 Installations de navigation

A Genève, depuis le 25 septembre, la nouvelle installation ILS pour la piste 23 est ouverte à l'exploitation en catégo-

rie II. Si tout se déroule comme prévu, la piste pourra être utilisée en catégorie III dès l'automne 1983.

Le 21 janvier, une installation VOR Doppler, aménagée dans l'axe de la piste 23 à Genève, a été mise en exploitation. Le remplacement partiel des installations VOR de type conventionnel par des installations Doppler se poursuit. Il a fallu une période de six mois pour installer et tester la station VOR Doppler de Kloten, qui a été mise en exploitation le 23 décembre. On a commencé les travaux préparatoires en vue de remplacer le VOR de Zurich-Est, le VOR Doppler est commandé et l'autorisation de construire a déjà été délivrée. Comme le Conseil d'Etat du canton de Schaffhouse avait refusé l'octroi de l'autorisation de construire, la rénovation de la station VOR de Trasadingen n'a pas encore pu commencer. Bien que lors de la séance du 27 octobre le Tribunal fédéral ait fait droit au recours de l'office, nous devons disposer de considérants écrits pour reprendre cette affaire. Le renouvellement de la station VOR de Passeray est retardé à la suite de difficultés intervenues lors de l'achat de terrains.

5.2 Bâtiments et développements ultérieurs

5.2.0 Généralités

C'est dès maintenant qu'il faut planifier le système du contrôle de la circulation aérienne des années 1990. La conception globale (le projet ADAPT) a été adoptée; il représente un système de sécurité aérienne suisse prévoyant un traitement centralisé des données basé sur les plans de vol et les informations radars; il vise à obtenir une représentation complète du trafic aérien dans le temps et développée en plusieurs parties distinctes. Les dépenses totales prévues pour les installations de sécurité aérienne ont été évaluées à près de 55 millions de francs. Le projet, tel qu'il se présente aujourd'hui dans sa phase préliminaire, est déjà utilisé en tant que directive pour les acquisitions à venir.

5.2.1 Sécurité aérienne de Genève

La construction de la nouvelle tour de contrôle pour les services de la sécurité aérienne a pris un certain retard. Elle ne pourra vraisemblablement être mise en service qu'à la fin de 1984. L'acquisition des installations de sécurité aérienne est en cours.

5.2.2 Sécurité aérienne de Zurich

Les travaux de construction pour la première étape du centre des opérations ont commencé. Les études relatives à la nouvelle tour de contrôle sont en voie d'achèvement; cette tour se trouvera sur la nouvelle jetée - actuellement en construction - de l'aérogare A.

5.3 Services annexes

5.3.1 Service d'exploitation

Pendant les mois d'été, on a introduit, à titre d'essai, une route internationale de transit de la Scandinavie à l'Espagne, en passant par la Suisse. Cette expérience a confirmé que la capacité peut être sensiblement augmentée si toute la route est soumise à un contrôle radar intégral.

Au cours de l'année, les accords d'exploitation ont été adaptés ou conclus entre les organes du contrôle de la circulation aérienne suisse et divers homologues étrangers.

Depuis le 9 février, le service d'exploitation de Genève a repris le contrôle complet de la circulation aérienne pour la piste en gazon. Jusqu'alors, cette tâche était assumée par l'exploitant en étroite collaboration avec Radio-Suisse.

Le groupe de travail «organisation de l'espace aérien» (AGLO) a présenté aux autorités son rapport sur l'introduction du vol à vue contrôlé (CVFR) en Suisse. Selon ce texte, le CVFR devrait être introduit dans les régions de contrôle terminales de Genève et, en partie, de Zurich dès le printemps 1983. Parallèlement, la TMA et la CTR de l'aéroport de Zurich devront être restructurées, compte tenu des besoins des trafics IFR et VFR ainsi que de l'aérodrome de Dubendorf.

Le 25 novembre, au terme de deux années de travaux préparatoires, les nouvelles procédures d'approche selon OACI PANS OPS sont entrées en vigueur. Les innovations les plus importantes concernent la répartition des aéronaves en catégories établies selon leur vitesse, la procédure d'approche dépendante de la vitesse ainsi que la publication de critères pour les circuits d'aérodrome.

Un nouveau contrat portant sur la formation des contrôleurs de la circulation aérienne a été conclu avec Eurocontrol. Au centre de contrôle régional de Zurich, Eurocontrol a une nouvelle fois procédé à l'examen de la capacité des secteurs.

5.3.2 Service technique

Le 30 mars, une nouvelle réglementation concernant le déroulement des acquisitions a été mise au point avec Radio-Suisse.

Des représentants du service technique ont pris part à des réunions internationales relatives au système radio-VHF, aux fréquences et à la protection des bandes de fréquences de l'aviation civile ainsi qu'à l'extension des bandes de fréquences radio ultra-courtes jusqu'à 108 MHz.

5.3.3 Service d'étalonnage radioélectrique

L'avion d'étalonnage radioélectrique a effectué 215 heures de vol (année précédente 260). En 1983, la majeure partie de l'avionique de l'avion d'étalonnage radioélectrique Gulfstream I sera renouvelée et l'appareil sera complètement révisé. L'équipement de mesure, qui est dépassé, sera également remplacé: son coût a été devisé à 3,1 millions de francs; l'avion sera hors service pendant une période de 6 mois durant laquelle un appareil de l'administration autrichienne procédera aux mesures indispensables. Ces dispositions doivent permettre de renoncer, pour une décennie au moins, à l'acquisition d'un nouvel avion d'étalonnage.

5.3.4 Service des obstacles à la navigation aérienne

Le service des obstacles à la navigation aérienne a traité 578 nouveaux objets (année précédente 441) et 279 (350) objets annoncés pour le démontage. La majorité des cas à traiter, soit 423 (318) concernaient les téléphériques; en outre, le service a expertisé 100 (86) lignes téléphoniques et à haute tension, 55 (37) antennes, tours, bâtiments, etc. Après cinq années d'opposition au balisage du téléphérique de Fräkmüntegg-Pilate (pose de boules de polyester

sur un câble séparé), la Confédération a pu obtenir sa réalisation et en a assumé les frais, soit approximativement 70 000 francs.

Ces dernières années, les vols de travail en hélicoptère à des hauteurs faibles ont augmenté et les accidents ont été de plus en plus nombreux. Notre office ainsi que les Offices fédéraux des forêts et de l'agriculture ont mis au point une circulaire destinée aux autorités cantonales et aux milieux forestiers et agricoles, afin de leur rappeler l'obligation légale d'annoncer, dans certains cas, les projets de construction et de leur recommander de démonter les installations devenues inutiles. On examine aussi l'opportunité de rédiger des directives particulières afin de marquer les obstacles spécialement dangereux pour les hélicoptères.

5.3.5 Service météorologique aéronautique

La Suisse a pris part à la réunion COM/MET 82 de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui s'est tenue à Montréal. Le principal sujet à l'ordre du jour était l'élaboration d'un système de prévisions par zones.

En septembre, on a introduit un nouveau programme de diffusion des données météorologiques de divers aérodromes suisses et étrangers.

De nouveaux instruments ont été placés sur les aéroports de Berne, Genève et Zurich.

5.4 Coordination des services civil et militaire

Un groupe de travail formé en 1980 a révisé les accords sur la coordination entre la sécurité aérienne militaire et les organes du contrôle de la sécurité aérienne de Genève et de Zurich; ils entrent en vigueur le 3 janvier 1983. A plusieurs reprises, durant des manœuvres de l'aviation militaire, l'usage de l'espace aérien par les aéronefs civils a été temporairement et localement restreint afin d'accroître la sécurité des opérations aéronautiques, tant civiles que militaires.

5.5 Produit des redevances de l'infrastructure

La taxe destinée à couvrir les frais du service de la sécurité aérienne dans les zones du trafic local pour les aéroports de Zurich et de Genève n'a pas encore tout à fait atteint le taux de recouvrement de 100 pour cent auquel on s'efforce de parvenir; pour cette raison, un relèvement moyen de 10 pour cent est entré en vigueur le 1^{er} avril. Compte tenu des anciennes installations dont il dispose, l'aéroport de Berne-Belp bénéficie d'un régime spécial. Les montants perçus s'élèvent à 12 041 168 francs à Zurich, à 9 729 149 francs à Genève et à 331 543 francs à Berne. Au total, le taux de couverture a ainsi atteint 78 pour cent.

Par l'arrêté fédéral du 30 septembre, les Chambres ont approuvé l'Accord multilatéral du 12 février 1981 relatif aux redevances de navigation aérienne de route, conclu dans le cadre de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne «Eurocontrol»; le Conseil fédéral a été autorisé à le ratifier. En conséquence, la Suisse est devenue l'un des Etats membres de l'Accord, cela sans avoir dû devenir membre de la Convention de base. Les recettes perçues au moyen des redevances pour la sécurité aérienne de route ont atteint 77 676 372 francs, le taux de couverture a ainsi été de 97 pour cent. Le 3 novembre, la Suisse et 18 autres Etats ont signé, sous réserve de ratification, un protocole concernant la

modification des deux accords, l'un avec le Danemark, l'autre avec l'Islande, sur le financement collectif de certains services de navigation aérienne du Groenland et de l'Islande. Les nouvelles réglementations permettront de diminuer considérablement les contributions des différents pays.

Les relèvements des taxes d'atterrissage des aéroports de Zurich et de Genève ont été approuvés avec effet au 1^{er} avril; ils ont dû être réalisés car le réajustement des redevances fédérales de sécurité aérienne était devenu indispensable et parce que ces dernières sont perçues avec la redevance d'atterrissage.

Depuis le 1^{er} avril, la taxe de stationnement sur l'aéroport de Genève est soumise à une nouvelle réglementation qui contribue à rationaliser le déroulement du trafic.

6. Matériel aéronautique

6.1 Registre matricule des aéronefs et surveillance technique

Au cours de l'année étudiée, le matériel aéronautique s'est accru de 4,6%; malgré le ralentissement de l'expansion économique, ce taux correspond à celui des années précédentes. Cela va de pair avec une augmentation des tâches: les examens de type et les examens partiels exigent de plus en plus de travail: actuellement, les requérants qui sollicitent des examens de type doivent supporter des délais d'attente de plusieurs mois.

On relève une évolution de la technologie, particulièrement sensible dans l'utilisation de nouvelles matières synthétiques pour les structures secondaires, l'application de nouvelles procédures de «Bonding» (procédé d'adhésion par collage), l'apparition de la technique digitale, l'amélioration des équipements pour les atterrissages automatiques «tout temps». Il faut également relever le développement de groupes motopropulseurs à consommation réduite et moins bruyants.

Les planeurs de pente à moteur ont connu un développement vertigineux, qui est analogue à celui des planeurs de pente, il y a quelques années. Dans un premier temps, l'exploitation des planeurs de pente motorisés a été interdite en Suisse à titre de mesure de précaution, surtout en raison de la carence de législation et aussi pour des motifs de sécurité en vol et au sol; ce faisant, on a aussi tenu compte de la protection de l'environnement. Parallèlement, d'autres Etats toléraient cette catégorie de vol ou la soumettaient à une réglementation particulière. Eu égard à l'évolution technique, l'intérêt du public s'est déplacé, les planeurs de pente à moteur manifestement peu satisfaisants (dirigés simplement par déplacement du poids) ont été remplacés par des aéronefs très légers (d'un poids à vide allant de 80 à 130 kg) dirigés de façon conventionnelle et munis de moteurs beaucoup plus silencieux. Par souci de procéder à une approche détaillée des questions touchant la définition de l'aéronef ultraléger motorisé (ULM), sa navigabilité, la formation des utilisateurs et les licences à délivrer, l'office, en collaboration avec la Fédération suisse de vol libre, a autorisé une exploitation expérimentale sur quatre aérodromes privés. Celle-ci s'est achevée à la fin de l'année 1982. L'appréciation des divers résultats prendra un certain temps; on n'est pas encore en mesure de prévoir si une décision sur une admission éventuelle et, le cas échéant, sur des conditions d'utilisation, pourra être prise.

6.2 Entreprises d'entretien

Au cours de l'année, une nouvelle licence a été délivrée et deux entreprises ont cessé leur activité.

Selon leur activité principale, les 71 (72) entreprises qui bénéficient d'une licence d'entretien sont réparties comme il suit:

| | 1982 | 1981 |
|---------------------|------|------|
| - grands avions | 3 | (3) |
| - avions légers | 35 | (36) |
| - hélicoptères | 10 | (10) |
| - domaines spéciaux | 23 | (23) |

Outre 28 renouvellements de licences d'entretien, on a effectué 10 examens d'extension.

6.3 Registre des aéronefs

Le nombre total des aéronefs inscrits dans le registre a augmenté de 17 unités et s'élève ainsi à 146. L'effectif total est composé en grande partie, comme les années précédentes, d'aéronefs légers (jusqu'à 5700 kg de poids au décollage); le nombre des radiations a été de 18.

Les sommes d'hypothèques se situent entre trente mille et 8,8 millions de francs. L'hypothèque la plus élevée atteint 35 millions de francs. Le montant total des hypothèques a augmenté de 30 millions: il est actuellement de 377 millions de francs.

L'hypothèque sur avion s'est définitivement imposée pour financer l'achat d'aéronefs. Elle est à présent acceptée sans problème même par des créanciers qui s'en méfiaient il y a encore quelques années.

7. Personnel aéronautique

7.1 Licences

A la fin de l'année, le nombre des licences du personnel navigant s'élevait à 20 276 (19 223) et celui du personnel de l'infrastructure à 1443 (1387).

Alors que le nombre des nouvelles licences émises n'a cessé de croître pendant des années, il a décliné en 1982 de 4136 à 3860. La diminution a surtout touché les cartes d'élèves ainsi que les licences de pilotes, dans le secteur du vol à moteur.

Les diverses catégories des nouveaux titres délivrés se présentent comme il suit:

| | 1982 | (1981) | Variation |
|---|------|--------|-----------|
| - cartes d'élèves | 2026 | (2143) | - 5,5 % |
| - pilotes privés | 669 | (801) | - 16,5 % |
| - pilotes professionnels | 119 | (145) | - 17,9 % |
| - permis spécial de vol aux instruments | 149 | (169) | - 11,8 % |
| - pilotes de lignes | 44 | (33) | + 33,3 % |
| - pilotes d'hélicoptère privés | 73 | (57) | + 28 % |
| - pilotes d'hélicoptère (trafic commercial) | 30 | (29) | + 3,4 % |

7.2 Ecoles et cours

Les possibilités d'instruction se sont accrues grâce à la création d'une école pour pilotes de planeur et de deux écoles pour pilotes d'hélicoptère. Pour ces dernières, les conclusions de la décision prise par le DFTCE à la suite d'un recours ont été appliquées aux droits d'utilisation.

L'office lui-même a organisé les cours de cadre suivants:

| | Cours: | Participants: |
|--|--------|---------------|
| - Cours de formation: | | |
| Instructeurs de vol à moteur | 2 | 31 |
| Instructeurs de vol en hélicoptère | 1 | 5 |
| Instructeurs de vol pour atterrissages en montagne | 1 | 7 |
| Instructeurs de vol aux instruments | 1 | 9 |
| Instructeurs de vol à voile | 3 | 23 |
| Instructeurs de parachutistes | 1 | 9 |
| - Cours de perfectionnement: | | |
| Instructeurs de vol à moteur | 2 | 15 |
| Instructeurs de vol à voile | 4 | 33 |

265 (264) candidats pilotes ont été prévus pour la première sélection de l'instruction aéronautique préparatoire et 189 (184) dans un cours du niveau 2.

86 (109) candidats grenadiers parachutistes ont suivi les cours des 1er ou 2e niveaux.

On a constaté une baisse plus importante que prévue de la fréquentation de l'Ecole suisse d'aviation de transport. Eu égard à la nouvelle situation, Swissair a adapté sa politique en matière de flotte et a été amenée à réduire l'effectif des pilotes qui s'était accru non sans peine. Le nombre des participants aux cours, qui a pratiquement diminué de moitié, a des conséquences négatives sur l'utilisation de l'appareil de formation. Pour améliorer le système, les cours donnés aux Etats-Unis ont été approfondis et on a introduit le rapatriement de la dernière partie de la formation de vol vers l'Europe; il est prévu de travailler de concert avec l'école de la compagnie allemande Lufthansa à Brême.

8. Aviation commerciale

8.0 Généralités

Les difficultés auxquelles les entreprises du trafic commercial ont été confrontées demeurent essentiellement liées au partage du marché, aux surcapacités et à la pression que ces facteurs exercent sur les tarifs alors que, par ailleurs, les frais ne cessent d'augmenter. La récession économique mondiale a contribué à aggraver le sort des transporteurs aériens, surtout en Europe où l'on a partiellement enregistré une baisse du trafic.

L'Association internationale du transport aérien (IATA), à laquelle adhèrent 120 compagnies, a estimé que le déficit, pour 1982, aurait été de l'ordre de 2 à 2,5 milliards de dollars. Afin de réduire ces énormes pertes, les compagnies ont adopté un programme de lutte contre les billets bradés à des prix inférieurs aux tarifs approuvés. Ni de telles mesures, ni de nouvelles augmentations de tarifs ne parviendront à elles seules à rééquilibrer les bilans; en revanche, l'acquisition d'avions modernes et rentables pourrait y contribuer.

Après les mauvais résultats des dernières années, les capitaux propres apparaissent insuffisants, partant, les intérêts se sont multipliés et les amortissements ont augmenté. Force est de conclure que le seul moyen d'améliorer les recettes est d'accroître la productivité.

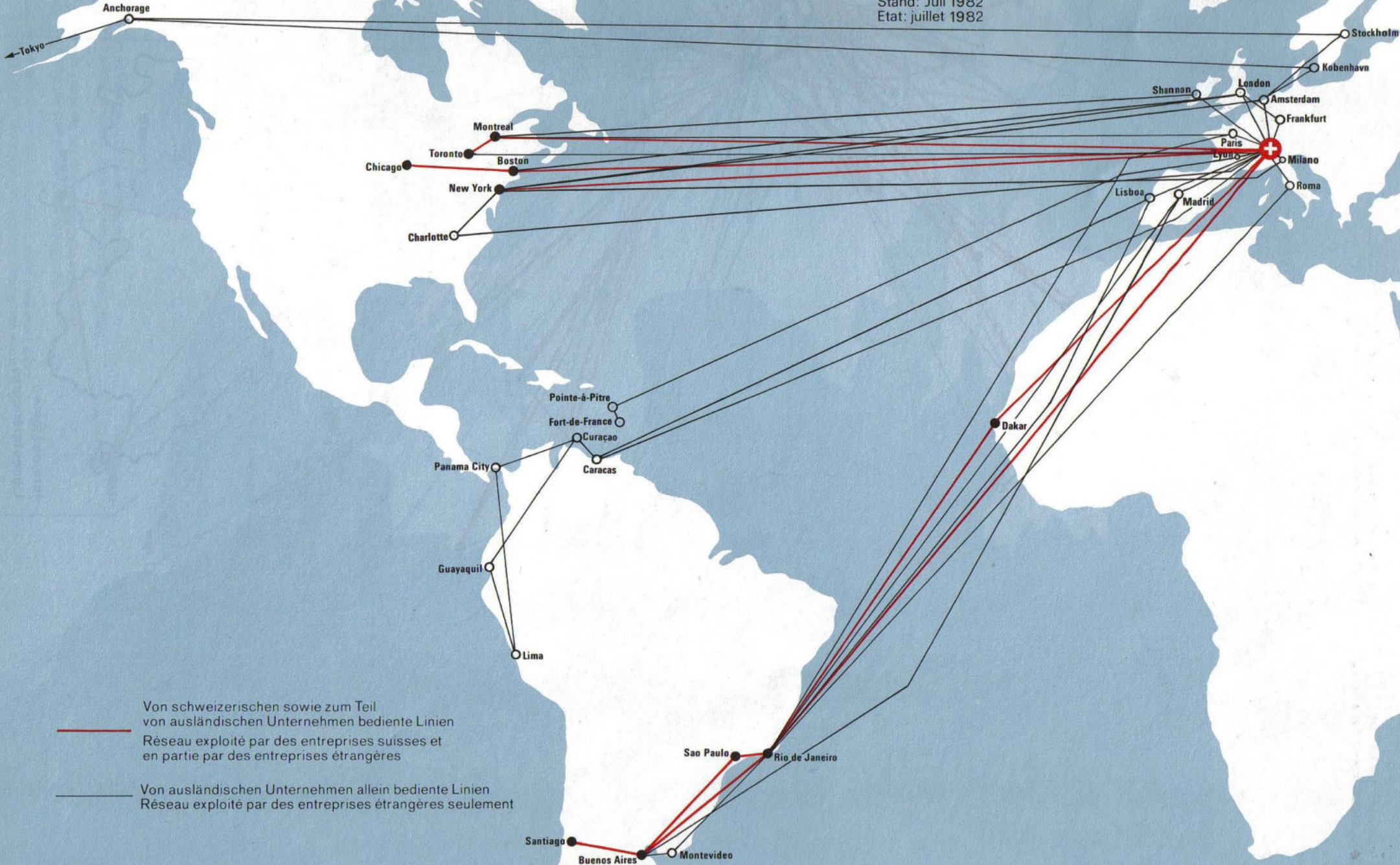
En pratique, les moyens d'action de l'Etat se limitent, dans le trafic de lignes, à faire appliquer les tarifs et les conditions de transport qu'il a approuvés et, dans le trafic hors des lignes, à veiller à ce que les transporteurs respectent les prescriptions. Dans ces domaines, l'office a aussi exercé sa fonction de surveillance et a procédé à de nombreux contrôles pour autant que les moyens financiers et en personnel le permettaient.

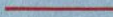

Le nombre des mouvements a légèrement diminué sur les trois grands aéroports suisses. Dans le trafic de lignes,

Liniennetz der Schweiz
Réseau des lignes de la Suisse

Nord- und Südamerika
Amérique du Nord et Amérique du Sud

Stand: Juli 1982
Etat: juillet 1982



-  Von schweizerischen sowie zum Teil von ausländischen Unternehmen bediente Linien
Réseau exploité par des entreprises suisses et en partie par des entreprises étrangères
-  Von ausländischen Unternehmen allein bediente Linien
Réseau exploité par des entreprises étrangères seulement

Liniennetz der Schweiz
Réseau des lignes de la Suisse

Europa, Nordafrika und Naher Osten
Europe, Afrique du Nord et Proche-Orient

Stand: Juli 1982
Etat: juillet 1982





Von schweizerischen sowie zum Teil von ausländischen Unternehmen bediente Linien

Réseau exploité par des entreprises suisses et en partie par des entreprises étrangères

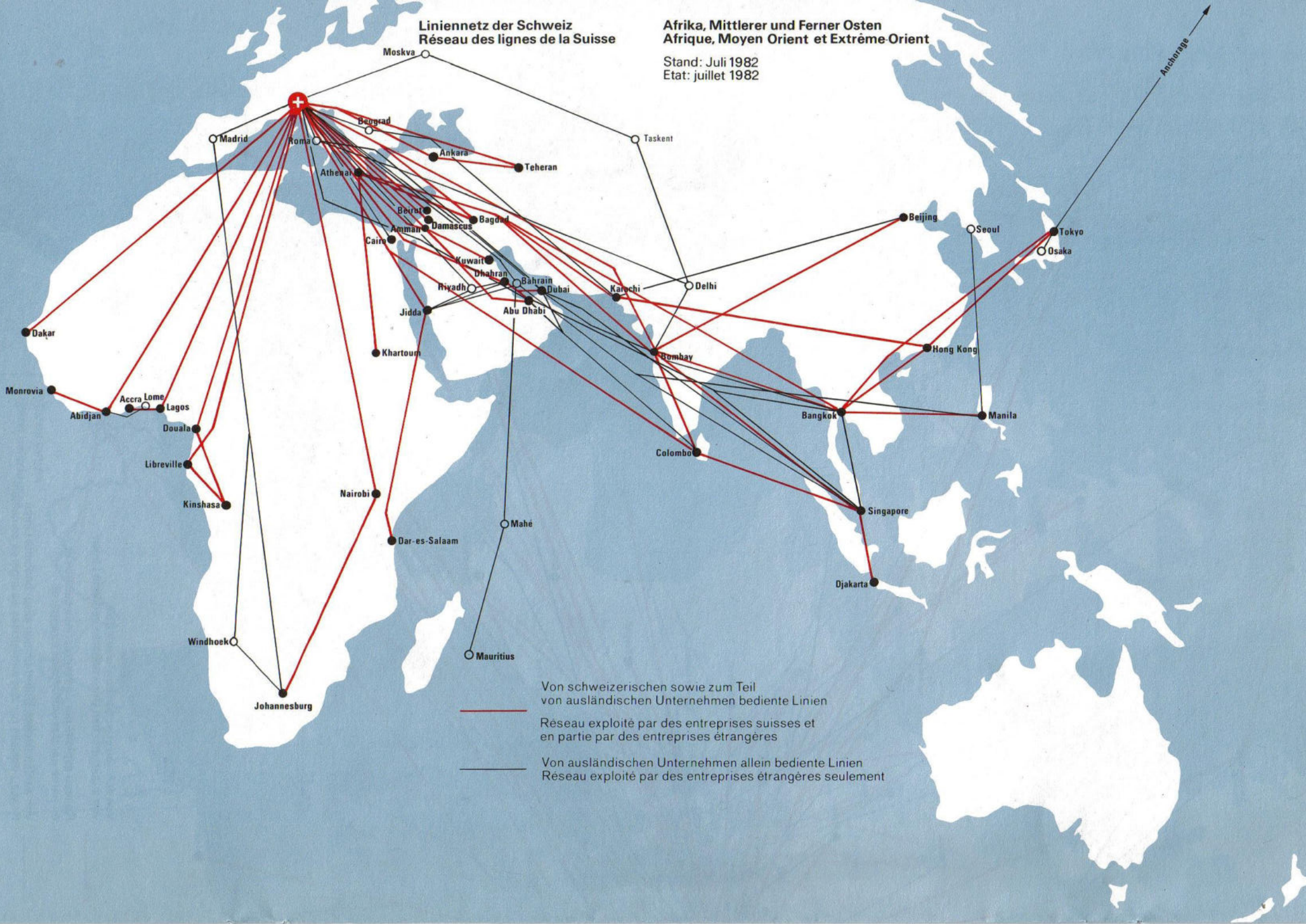
Von ausländischen Unternehmen allein bediente Linien
Réseau exploité par des entreprises étrangères seulement



**Liniennetz der Schweiz
Réseau des lignes de la Suisse**

**Afrika, Mittlerer und Ferner Osten
Afrique, Moyen Orient et Extrême-Orient**

Stand: Juli 1982
Etat: juillet 1982



Von schweizerischen sowie zum Teil
von ausländischen Unternehmen bediente Linien

Réseau exploité par des entreprises suisses et
en partie par des entreprises étrangères

Von ausländischen Unternehmen allein bediente Linien
Réseau exploité par des entreprises étrangères seulement

le nombre de passagers est quelque peu en recul. En revanche, dans le trafic hors des lignes, on a noté une augmentation du nombre des passagers, surtout à Genève et à Bâle. Une nouvelle fois, le transport de marchandises a évolué différemment selon le genre de trafic et les aéroports desservis.

L'heure d'été a été introduite pour la deuxième fois. Les efforts des autorités et des entreprises ont permis de réduire le nombre de mouvements de nuit par rapport à 1981; pour l'ensemble de l'année, les chiffres se présentent, à peu de chose près, comme en 1980 (dernière année avant l'introduction de l'heure d'été).

8.1 Trafic de lignes

8.1.1 Evolution du trafic et tarifs

Les chiffres provisoires de l'OACI, qui concernent les 150 Etats membres, montrent que le trafic de lignes (sans le trafic interne) a évolué comme il suit en 1982:

| | 1982 Mio. | Variation en % | |
|--|--------------|----------------|---------|
| | | 1981/82 | 1980/81 |
| Tonnes-kilomètres | 138 800 | + 3 | + 3 |
| Passagers | 765 | + 2 | 0 |
| Passagers-kilomètres | 1 152 000 | + 3 | + 3 |
| Fret transporté (en t) | 10,9 | + 1 | - 2 |
| Fret en tonnes-km | 31 250 | + 2 | + 5 |
| Envois postaux en tonnes-kilomètres | 3 870 | + 2 | + 3 |

L'activité de Swissair et de Crossair se reflète dans les chiffres suivants:

| | Swissair | | Crossair | |
|---|-----------|-----------|----------|--------|
| | 1982 | 1981 | 1982 | 1981 |
| Heures de vol | 145 557 | 143 149 | 13 797 | 10 049 |
| Vols-étapes | 92 575 | 95 883 | 16 273 | 10 898 |
| Passagers-étapes | 7 094 088 | 7 247 828 | 136 645 | 93 910 |
| Fret et poste en tonnes | 205 670 | 204 245 | 160 | 107 |
| Capital-actions (millions de francs) | 506,66 | 506,66 | 25 | 16 |
| Effectif du personnel | 16 656 | 16 328 | 85 | 64 |

Composition de la flotte au 31. 12.:

| | |
|---------------|------------------------|
| 2 B-747-257 B | 8 Swearingen Metro III |
| 13 DC-10-30 | 1 Swearingen Metro II |
| 4 DC-8-62 | 1 Cessna 421 |
| 14 DC-9-81 | |
| 12 DC-9-51 | |
| 5 DC-9-32 | |
| 1 DC-9-33 F | |

| | | |
|--------------|---------------------|--------------------------|
| En commande: | 5 B-747-357 B (SUD) | 10 Saab-Fairchild SF-340 |
| | 10 A-310 Airbus | |

449 passagers, répartis sur 87 vols-étapes, ont emprunté la ligne hivernale qu'exploite ALAG entre Zurich et Samedan.

L'entreprise bâloise Rhineair, qui opérait à la fois dans le trafic d'affrètement et dans le trafic régulier puisqu'elle exploitait une ligne Bâle-Munich, a fait faillite. En conséquence, le 4 mars, le DFTCE lui a retiré sa concession.

Au cours de l'année étudiée, l'augmentation des coûts a amené les entreprises de lignes membres de l'IATA à relever les tarifs, ce, à plusieurs reprises et par région de trafic. La dernière augmentation de 7% concernant le trafic mondial a pris effet le 1^{er} octobre, tout comme les tarifs à l'intérieur de la Suisse, qui avaient été relevés le 1^{er} janvier.

Les tarifs des vols à destination du Japon, de la Corée, du Sud-Est Asiatique et du Sud-Ouest Pacifique ont diminué à partir du 1^{er} mai, à la fois pour adapter les prix à ceux qui sont pratiqués dans d'autres pays européens et pour lutter contre la tendance à brader l'offre.

Le 1^{er} juin, les tarifs applicables au transport de fret à destination de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande ont été modifiés et des prix spéciaux en partie plus élevés sont entrés en vigueur. Une baisse des tarifs pour l'Afrique du Sud a pris effet le 1^{er} août; elle a été suivie d'un second fléchissement des prix le 1^{er} septembre; en date du 1^{er} novembre, la baisse a touché le trafic de fret sur l'Atlantique-Sud. Le 1^{er} octobre, de nouveaux arrangements concernant les tarifs de fret sont entrés en vigueur pour d'autres régions de trafic. La plupart des tarifs en provenance et à destination de la Suisse n'ont pas été modifiés.

Soucieux d'assainir le marché, les responsables de l'office ont réuni les représentants des entreprises de lignes qui desservent la Suisse. Lors des entretiens qui ont eu lieu le 15 avril à Zurich, on a, une fois encore, indiqué aux compagnies ces tarifs et les conditions de transport à appliquer dans le trafic en provenance et à destination de la Suisse. Les sanctions pénales et les mesures qui peuvent être prises en cas de contravention ont également été rappelées. Lors de cette séance, les représentants des compagnies ont été appelés à signer une déclaration dans ce sens.

8.1.2 Arrangement provisoire sur les tarifs Atlantique-Nord

On se souvient qu'en 1978, sous l'administration du Président Carter, les Etats-Unis avaient introduit une libéralisation du trafic aérien interne qui s'est étendue au trafic international. Cette politique a engendré une concurrence ruineuse et la plupart des compagnies desservant l'Atlantique-Nord – qui avaient, en général, connu des décennies prospères – ont enregistré des pertes catastrophiques pour certaines. Les déficits des compagnies membres de l'IATA se sont chiffrés à 640 millions de dollars en 1981; il semble que ces résultats aient été suffisamment révélateurs puisque dès la fin de l'année 1981, des discussions avaient été engagées entre les représentants de divers organes exécutifs américains et ceux des autorités européennes membres de la CEAC. Il a fallu de laborieuses discussions pour parvenir à signer un «Memorandum of Understanding» dont les effets sont provisoirement limités à une période de six mois et qui est entré en vigueur le 1^{er} août. Ce «Memorandum» est valable pour les Etats-Unis et douze Etats de la CEAC, dont la Suisse. L'entente, qui est considérée comme une tentative, se fonde, d'une part sur une série de dispositions de principe applicables à tous les Etats, d'autre part, sur des arrangements bilatéraux, rédigés dans des annexes séparées, lesquelles concernent des questions isolées dont le règlement unitaire aurait été inadéquat, voire impossible.

L'innovation consiste à substituer une tarification par zones aux tarifs fixes applicables aux catégories séparées (1^{re} classe, classe économique, groupes, etc.). Dans les zones convenues, les entreprises peuvent déterminer des tarifs, lesquels sont d'emblée considérés comme approuvés. Pour les tarifs qui sont en dehors des zones, les dispositions tarifaires stipulées dans les accords bilatéraux respectifs demeurent valables. Cette nouvelle réglementation de la tarification devrait permettre aux entreprises de faire jouer les lois de la concurrence en matière de prix du transport. A la fin de l'année, des

négociations étaient encore en cours; en effet, les expériences n'étaient pas encore suffisamment révélatrices pour décider d'une prolongation de l'accord provisoire.

8.1.3 Swissair

En février et en avril, Swissair a reçu les deux DC-10 ER (extended range) et en mars, le dernier des 15 DC-9-81 qui avaient été commandés; cet avion a été loué à Balair pour deux années. Ces acquisitions s'intègrent dans le programme de renouvellement de la flotte. Deux DC-10-30 ont été convertis en version ER. En avril, un DC-9-32 a été loué à Spantax et en octobre, un DC-9-81 a fait l'objet d'un contrat d'affrètement avec Air Afrique, pour une durée de neuf mois.

A la fin de l'année, le réseau de Swissair couvrait 309 930 km; elle assurait des liaisons avec 98 villes de 66 pays. L'année étudiée a été marquée par la reprise, le 4 mars, des vols à destination de la Pologne qui avaient été suspendus depuis le 15 décembre 1981 ainsi que par l'ouverture, le 28 mars, de lignes vers Hanovre, Nuremberg et Salonique et, le 6 août, vers Harare (Zimbabwe). Il y a aussi lieu de relever que depuis le 3 novembre, le Liban fait à nouveau partie du réseau de la compagnie nationale qui avait cessé de desservir Beyrouth depuis juillet 1979.

Swissair a également ressenti les effets de la récession; le trafic a connu un net fléchissement au cours du premier semestre. Il a fallu prendre des mesures pour stimuler le trafic et accroître la productivité, ce, afin de contrebalancer les effets des frais accrus et des amortissements accélérés.

Le départ à la retraite de M. Fritz Gugelmann, président du conseil d'administration de Swissair, a amené une modification à l'échelon supérieur: M. Armin Baltensweiler a été nommé président du conseil d'administration alors que M. Robert Staubli lui succédait à la présidence de la direction.

8.1.4 Crossair

On se souviendra qu'à la fin de 1981, Swissair, invoquant l'article 103 de la loi fédérale sur la navigation aérienne, avait fait valoir son droit à desservir les lignes Zurich-Nuremberg et Zurich-Hanovre, en commun avec Lufthansa. Au début de l'année, cette controverse avait assombri les relations des entreprises concernées. Fort heureusement, le 12 février, après plusieurs mois de négociations, Swissair et Crossair sont parvenues à conclure un accord de coopération aux termes duquel elles convenaient, pour une première durée de cinq ans, d'observer des modalités essentielles ayant trait à la limitation de leurs secteurs d'activité, à l'étendue de leur coopération et à des prestations déterminées. De plus, l'accord stipule spécialement la façon dont Crossair est dédommagée pour la reprise des lignes qu'elle avait structurées et qui ont été transférées à Swissair et à Lufthansa. Eu égard à cet arrangement, le 23 mars, le DFTCE a octroyé à Crossair le droit d'effectuer des vols de lignes isolés sur les routes Bâle-Vienne, Bâle-Genève et Zurich-Bâle. Dans le cadre de l'exploitation à titre d'essai, la concession a été étendue aux lignes Bâle-Bruxelles, Genève-Strasbourg, Zurich-Strasbourg ainsi que Bâle-Munich. En revanche, Crossair a abandonné l'exploitation de deux lignes, insuffisamment fréquentées: Zurich-Maastricht (le 1^{er} mars) et Zurich-Rotterdam (le 27 septembre) qui a été remplacée par une ligne Bâle-Amsterdam.

Avec un grand retard, les autorités italiennes ont accordé à Crossair l'autorisation de desservir Venise, non pas à partir de Zurich, comme le prévoyait la concession octroyée par le DFTCE, mais à partir de Lugano. La ligne Lugano-Venise a été inaugurée le 28 mai. Bien que le DFTCE ait aussi mis Crossair au bénéfice d'une concession pour les lignes Zurich-Turin et Turin-Genève, l'exploitation n'a pas encore pu commencer car les autorités italiennes n'ont pas accordé l'autorisation nécessaire. Au début de l'année 1983, on étudiera, sous divers aspects (besoin, rentabilité, consommation de carburant, coordination des transports, mise à contribution de l'infrastructure et environnement), les expériences recueillies jusqu'à la fin de 1982. L'examen du réseau de Crossair - qui comporte 15 lignes régulières - révélera si l'existence d'un trafic régional et d'un trafic d'apport, au moyen d'avions plus petits, se justifie.

Le 29 novembre, le DFTCE a octroyé à Crossair une concession pour l'exploitation d'une ligne entre Berne et Lugano; d'un commun accord, cette décision avait été différée depuis le mois de juin 1981.

A la fin du mois de juin, Crossair a commandé 5 autres avions à turbo-propulseurs, Saab Fairchild 340 «Cityliner». Comme elle avait déjà acheté cinq appareils en 1981, la commande porte sur 10 avions de ce type qui seront livrés successivement à partir du printemps 1984. Parallèlement, Crossair a relevé son capital-actions de 16 à 25 millions de francs. A la fin de l'année, la société a pris contact avec les autorités de la ville de Bâle et le Conseil d'administration de l'aéroport de Bâle-Mulhouse en vue d'ériger un centre d'entretien sur l'aéroport franco-suisse.

8.1.5 Entreprises étrangères

A la fin de l'année, 62 entreprises étrangères (fin 1981: 61) desservaient la Suisse. Sur ce nombre, les entreprises suivantes ont commencé, en 1982, l'exploitation de lignes touchant la Suisse:

Nigeria Airways: Lagos-Zurich-Francfort (3 mai).

Eagle Air: Keflavik-Zurich (5 juillet, cessation de l'exploitation le 24 septembre).

British Caledonian Airways: Londres (Gatwick)-Genève (1^{er} novembre).

Philippine Airlines: Manille-Bangkok-Dubay-Athènes-Zurich-Paris (5 novembre).

Les entreprises suivantes ont cessé de desservir la Suisse:

- Air Alpes et Air Alsace, à la suite de la dissolution des entreprises et de la reprise des lignes par TAT.

- EL AL, à la suite d'une grève et d'une décision du gouvernement de dissoudre la compagnie (novembre).

Les lignes suivantes ont été ouvertes:

Miami-New York-Paris-Zurich (Pan Am);

Zurich-Brême (Delta Air);

Bâle-Bastia (TAT);

Alicante-Barcelone-Genève (Iberia).

Les lignes suivantes ne sont plus desservies:

Athènes-Bâle (ligne de fret d'Olympic Airways);

Manchester-Zurich et Belfast-Birmingham-Zurich (British Airways).

Les points suivants ne sont plus directement desservis: Benghazi (Libyan Arab), Naples (Alitalia), Metz (TAT), Tampere (Finnair), Toulon (Air Alpes), Valence (Iberia).

8.2 Trafic hors des lignes

8.2.1 Evolution du trafic et organisation du marché

Les inévitables hausses des tarifs intervenues dans le trafic de lignes ont pour conséquence une lente restauration des différences de prix qui caractérisaient, il y a quelques années, les deux genres de trafic; vers la fin de l'année, on notait une reprise dans le trafic d'affrètement, spécialement entre les Etats-Unis et quelques pays européens.

L'évolution des vols long-courriers du trafic hors des lignes, à partir de la Suisse, donne l'image suivante:

| | 1982 | 1981 |
|---------------------|--------|--------|
| Amérique du Nord | 90 578 | 95 633 |
| Caraïbes | 4 739 | 4 465 |
| Amérique du Sud | 9 579 | 23 994 |
| Extrême-Orient | 29 431 | 34 833 |
| Afrique de l'Est | 61 789 | 51 109 |
| Afrique occidentale | 21 457 | 18 167 |

La régression a été insignifiante dans la région Europe/Méditerranée qui absorbe toujours la plus grande part des vols d'affrètement (plus de 50% de l'ensemble du trafic); en revanche, l'intérêt pour les destinations desservies s'est quelque peu déplacé. Les vacanciers ont encore donné la préférence, en Espagne, aux Iles Canaries et aux Baléares; en Grèce, à Rhodes, à la Crète et à Corfou. Chypre connaît un succès grandissant.

Les divers contrôles effectués sur les aéroports suisses afin de s'assurer du respect des prescriptions nationales, édictées en matière de vols d'affrètement, ont donné des résultats en partie décevants. Les enquêtes pénales et administratives se sont soldées par des avertissements et des amendes. Force est de constater une fois encore que l'observation de la réglementation est particulièrement difficile dans les voyages à forfait («inclusive tours»), c'est dans ce sens que le Conseil fédéral a d'ailleurs répondu à une question ordinaire du conseiller national Zwygart du 14 juin: «Le Conseil fédéral a connaissance de certaines difficultés qu'éprouve l'Office fédéral de l'aviation civile, en sa qualité d'autorité de surveillance directe du transport aérien civil, à faire respecter les prescriptions relatives aux voyages à forfait... L'ordonnance du DFTCE sur la délimitation entre le trafic de lignes et les autres genres de trafic commercial est en vigueur depuis le 1^{er} décembre 1980. Il faudra attendre d'avoir plus d'expérience avant de procéder à une éventuelle modification des dispositions sur les voyages à forfait. L'évolution enregistrée dans le trafic aérien international doit toujours, selon les prescriptions légales, être prise en considération.» Les efforts en vue d'imposer les prescriptions en la matière par des contrôles accrus sont soutenus grâce à la collaboration qui s'est développée au sein de la CEAC.

8.2.2 Entreprises suisses

A la fin de l'année, 83 entreprises (année précédente 79) étaient au bénéfice d'une autorisation générale d'exploitation, 3 (3) disposaient de grands avions, 63 (62) de petits avions et 22 (20) d'hélicoptères.

Balair

A la fin de 1981, la crise avait eu de fortes répercussions sur l'activité de l'entreprise dont les pertes d'exploitation atteignaient 21 millions de francs. Pour le premier semes-

tre de 1982, Balair avait déjà réalisé un résultat brut de 0,82 million de francs. Il faut rapprocher ces chiffres positifs de la modification de la composition du parc d'avions qui s'est poursuivie par la réduction de la flotte long-courrier et le renforcement de la capacité pour le trafic sur courtes distances grâce à la location, dès le 1^{er} avril, d'un DC-9/81 de Swissair. A la fin de l'année, une reprise du trafic court-courrier et de nouvelles mesures de rationalisation ont permis de réaliser un bénéfice de 12,5 millions de francs.

CTA

Nonobstant la concurrence de plus en plus forte, la seconde compagnie suisse du trafic hors des lignes a réussi à consolider sa position. Elle a l'avantage de ne pas encore être confrontée au problème du renouvellement de sa flotte. Comme lors des années précédentes, une partie importante des contrats qui lui sont confiés porte sur les vols intervilles à destination de Londres. Alors qu'il est difficile de satisfaire la demande durant la haute saison, les avions restent souvent au sol en hiver, surtout en cours de semaine.

L'évolution de Balair et de CTA donne l'image suivante:

| | Balair | | CTA | |
|----------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| | 1982 | 1981 | 1982 | 1981 |
| Heures de vol | 12 398 | 13 575 | 7 220 | 8 142 |
| Vols-étapes | 4 389 | 4 354 | 4 079 | 4 470 |
| Passagers-étapes | 602 945 | 588 515 | 277 038 | 299 726 |
| Fret en tonnes | 310 | 228 | 41 | 563 |
| Capital-actions (mio. de francs) | 48 | 48 | 10,5 | 10,5 |
| Effectif du personnel | 375 | 409 | 134 | 142 |

Flotte au 31 décembre:

| | |
|------------|----------|
| 1 DC-10-30 | 4 SE.210 |
| 1 DC-8-63 | |
| 1 DC-9-81 | |
| 2 DC-9-30 | |

8.2.3 Entreprises étrangères

Dans le trafic de passagers, les entreprises étrangères du trafic hors des lignes ont effectué 52% des vols en provenance et à destination de la Suisse (1981: 49%). Les entreprises anglaises et espagnoles ont couvert la majorité de ce trafic. Les sociétés suisses s'efforcent, depuis des années, de participer plus activement à ce marché, il s'agit surtout de «tourisme suisse passif» (touristes suisses qui quittent la Suisse).

La sauvegarde des intérêts suisses essentiels, telle qu'elle est stipulée à l'article 33^{bis} de la loi fédérale sur la navigation aérienne, a amené les autorités à refuser, en tout ou en partie, quelques demandes d'entreprises étrangères désireuses d'effectuer des vols d'affrètement en provenance et à destination de la Suisse, ce, même en présence de droits de réciprocité.

Dans le trafic avec Israël, la compagnie israélienne MAOF a assuré les séries de vols d'affrètement Tel Aviv-Bâle qui avaient déjà été autorisés en 1981; à ce trafic se sont ajoutés quelques vols d'affrètement d'ARKIA, la seconde entreprise israélienne, ce, afin de compenser l'éclipse d'EL AL.

Dans le trafic de fret hors des lignes, la compagnie africaine «Liberia World Airlines» a opéré des vols de fret à partir de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Au cours de l'été, Air France a utilisé le Concorde pour accomplir quelques vols en provenance et à destination de Genève. Ces vols ont été acceptés à la demande des autorités genevoises et seulement au terme d'un examen

très détaillé. A Zurich, en revanche, les autorités aéroportuaires ont donné un préavis défavorable à une demande de British Airways, portant sur 2 à 3 vols de Concorde pour le printemps 1983; de ce fait, aucune autorisation n'a été accordée.

9. Service d'information aéronautique (AIS)

Dans le cycle normal de révision de l'AIP, 23 cartes et 2 cartes OACI à l'échelle 1:500 000 et 1:300 000 ont été publiées; cette dernière, la carte des obstacles à la navigation aérienne (ONAV), a été rééditée et comprend une surimpression pour le vol à voile. Simultanément, l'AIS a publié la brochure «Complément à la carte des obstacles à la navigation aérienne», qui reproduit des informations de base extraites de l'AIP, importantes pour les pilotes de vol à voile. Le chiffre de l'édition hebdomadaire des NOTAM de classe II et des AIC a été en moyenne de 8800 exemplaires. Ces informations ainsi que les NOTAM de classe I, diffusés sous forme de télex à l'aéroport de Zurich, vont à 85 Etats membres de l'OACI. Les recettes provenant de la vente des publications de l'AIS se sont élevées à 401 180 francs.

10. Protection de l'environnement

10.0 Généralités

Les mesures prises pour réduire le bruit ont atteint aujourd'hui un degré d'efficacité particulièrement sensible dans le voisinage des aéroports. Dans son ensemble, la gêne due au bruit des avions diminue, bien que le nombre des mouvements soit resté stable.

10.1 Lutte contre le bruit à la source

Au sein de l'OACI, on a élaboré les bases propres à introduire une procédure d'admission pour les avions à hélices. Dans ce contexte, on a effectué en Suisse plusieurs mesures de bruit. Des mesures de bruit ont aussi eu lieu lors d'essais d'avions ultra-légers motorisés (ULM, apparus dans une première période sous forme de planeurs de pente à moteur). Dans la perspective d'une éventuelle admission à la circulation, on a comparé diverses méthodes de mesures. La «Commission fédérale pour l'évaluation des valeurs limites pour le bruit» s'est également intéressée à cette nouvelle catégorie d'aéronefs. Dans des limites très étroites, elle a mené une enquête dont les résultats ne sont pas encore à notre disposition. Le cas échéant, ces appareils ne seront admis que moyennant de strictes limitations du bruit. Des mesures de bruit préalables ont été effectuées sur 156 types (36 par l'office), les autres avions ont pu être admis sur la base des certificats délivrés à l'étranger.

10.2 Lutte contre le bruit dans l'exploitation

On a poursuivi les recherches de mesures propres à atténuer le bruit ou la gêne. Elles nous ont amenés à confirmer les procédures employées ou à y introduire des aménagements.

10.3 Zones de bruit, limitation des immissions

A Zurich, les plans de zones de bruit réadaptées ont été mis à l'enquête publique, en septembre. Des 119 oppositions, 21 seulement ont trait à la délimitation de ces zones; 63 oppositions émanaient d'habitants proches de la frontière allemande, où il n'y a pas de zone de bruit selon le droit suisse; il faut ajouter que vu l'exposition au bruit, ni l'application du droit allemand, ni celle du droit suisse ne conduirait à établir une telle zone.

La décision du département relative aux zones de bruit mises à l'enquête dans la région de l'aéroport de Genève est encore en suspens.

Notre office et l'Office de la protection de l'environnement ont poursuivi leurs travaux relatifs au projet d'ordonnance sur les zones de bruit des aérodromes régionaux exploités en vertu d'une concession. Pour ce faire, ils se sont fondés sur le rapport de la «Commission fédérale pour l'évaluation des valeurs limites pour le bruit». On a élaboré une solution permettant de reprendre la réglementation relative à chaque zone de bruit conformément à l'ordonnance sur la navigation aérienne.

Le laboratoire fédéral d'essai des matériaux a été chargé d'élaborer un modèle de calcul permettant d'établir l'exposition au bruit des avions à réaction militaires et civils ainsi que des avions à hélices. Ce modèle se fonde notamment sur les travaux entrepris par la CEAC pour harmoniser, dans les pays européens, le mode de calcul visant à déterminer le bruit des avions.

Les directives du 2 avril 1979 pour mesurer et évaluer le bruit dans le voisinage des champs d'aviation pour hélicoptères ont été appliquées à des places existantes et à des projets. A Zermatt, une paroi de protection sonore se montre particulièrement efficace.

10.4 Surtaxe de bruit

Les expériences faites à la suite de l'introduction, en 1980, d'une surtaxe de bruit s'ajoutant à la redevance d'atterrissage sur les aéroports de Genève-Cointrin et de Zurich sont positives. L'exécution de cette mesure n'a guère suscité de problèmes de principe et la baisse des recettes dans les classes supérieures met en évidence le recul des types d'avions bruyants. Un modèle de taxe analogue est en préparation pour d'autres aérodromes où opère principalement l'aviation légère.

11. Accidents et attentats

11.1 Service de recherches et de sauvetage (SAR)

Le service a été appelé à rechercher 11 aéronefs perdus ou accidentés; dans 6 cas, des hélicoptères de notre office, de l'armée et d'entreprises privées ont participé aux recherches. Trois de ces opérations étaient très étendues et ont duré plusieurs jours. Deux avions ont finalement pu être repérés grâce à des informations externes; l'épave d'un avion disparu au mois de juin n'a toujours pas été retrouvée. Les recherches dans les montagnes, qui comportent de grandes difficultés, ont encore été aggravées par l'absence d'émetteurs de secours et d'observations suffisantes à partir du sol.

Des émetteurs de secours se sont déclenchés six fois malgré l'absence d'incidents sérieux et ont donné lieu à six actions de recherches (1981: 11 cas). Un vol radiogoniométrique a été effectué pour assister le service SAR allemand.

A la fin de l'année, une station de contrôle du sud de la France a transmis pour la première fois les éléments goniométriques du système satellite SARSAT/COSPAS que l'on est en train de mettre sur pied au niveau international. Grâce à ces données, on a pu localiser, à quelques kilomètres près, un émetteur de secours involontairement déclenché en Suisse centrale; à l'avenir, ces nouvelles possibilités devraient offrir une aide précieuse pour les recherches.

Les deux hélicoptères de l'office ont été engagés près de la frontière bâloise lors d'un exercice dirigé par l'Allemagne et qui réunissait les services allemand et suisse.

11.2 Accidents

117 (109) aéronefs suisses ont été impliqués dans des accidents et des incidents. Sur ce nombre, 15 accidents sont survenus à l'étranger. Il y a lieu de rapprocher ce chiffre de celui des aéronefs admis à la circulation: 2810 (2682) et du nombre d'heures de vol: 485 000 (480 000) accomplies dans l'année.

Les accidents se produisent le plus souvent lors des décollages et des atterrissages; pour les planeurs, lors des atterrissages en dehors des aérodromes. Les causes techniques sont rares, il s'agit en général de déficiences au moteur. On a pu élucider les causes présumées de tous les accidents.

Quatre avions étrangers ont été accidentés en Suisse. A Genève, un avion de lignes étranger a manqué son atterrissage; par chance, cet accident n'a pas fait de victimes. Le bilan des accidents d'hélicoptères est particulièrement sombre, on dénombre d'une part, quatre télescopages avec des câbles et des fils à haute tension, d'autre part, huit accidents en relation avec des charges extérieures lors de vols de travail.

C'est dans le trafic non commercial que l'on déplore le plus d'accidents, soit 114 (100); les accidents et les incidents sont de plus en plus fréquents lors des manœuvres de décollage et d'atterrissage ainsi que sur les voies de roulage. Un seul accident est dû à une détérioration des conditions météorologiques. Les accidents provoqués par des pannes de carburant sont aussi en régression.

En ce qui concerne le vol à voile, trois pilotes étrangers ont été impliqués dans trois collisions qui ont eu lieu aux abords d'un aérodrome.

Un accident mortel a endeuillé les aérostats. En phase descendante, un ballon a touché une crête enneigée des Alpes, le panier s'est détaché et les quatre occupants ont fait une chute mortelle; des accidents sans gravité ont également eu lieu, surtout à l'atterrissage.

On a dénombré six accidents d'avions ultra-légers motorisés. Deux accidents ont eu lieu lors de l'utilisation illégale d'un ULM, en dehors du programme d'essai, l'un d'eux a coûté la vie au pilote.

11.3 Attentats

Au cours de l'année, 32 (30) détournements d'avions ont été commis dans le monde. Aucun avion suisse n'a été visé. Sur les aéroports suisses, on a continué à appliquer les mesures de sécurité qui ont été adaptées aux menaces spécifiques. Les organes de contrôle de la sûreté qui opèrent au sol ont confisqué 1157 (1231) objets particulièrement dangereux.

Des gardes de sûreté sont toujours en service à bord des aéronefs suisses. Depuis l'instauration de cette mesure en 1970, plus de 5000 policiers municipaux et cantonaux ainsi que des garde-frontières ont reçu une formation spéciale. Le 200^e cours d'instruction a eu lieu à Zurich au mois d'août.

Le projet de résolution présenté par la Suisse à la 23^e assemblée plénière de l'OACI, en 1980, a été adopté le 30 juin par le Conseil de l'OACI; il vise à laisser atterrir les avions détournés.

Remarque finale

La publication tardive de la statistique est un exemple de la difficulté croissante d'assumer toutes les tâches importantes et urgentes dans les délais impartis, avec les effectifs dont nous disposons.

Berne, fin juin 1983

Office fédéral de l'aviation civile
Le directeur:
R. Künzi

**Verzeichnis der Statistiktabelle
Index of Statistical Tables**

Seite
Page

| | |
|--|----|
| 1. Gewerbsmässiger Luftverkehr Commercial Air Traffic | 35 |
| 2. Linienverkehr 1976–1982 Scheduled Air Traffic 1976–1982 | 36 |
| 3. Nichtlinienverkehr 1976–1982 Non-scheduled Air Traffic 1976–1982 | 36 |
| 4. Verkehr nach Flugplätzen Traffic by Aerodrome | 37 |
| 5. Linienverkehr nach Flugplätzen Scheduled Traffic by Aerodrome | 38 |
| 6. Nichtlinienverkehr nach Flugplätzen Non-scheduled Traffic by Aerodrome | 38 |
| 7. Luftverkehrsunternehmen in der Schweiz Airlines in Switzerland | 39 |
| 8. Gewerbsmässiger Verkehr nach Flugplätzen Commercial Traffic by Aerodrome | 40 |
| 9. Ballonfahrt Ballooning | 40 |
| 10. Winter- und Helikopterflugfelder Winter Landing Sites and Heliports | 41 |
| 11. Gebirgslandeplätze Mountain Airfields | 41 |
| 12. Nichtgewerbsmässiger Verkehr nach Flugplätzen Non-commercial Traffic by Aerodrome | 42 |
| 13. Bewegungen auf den Flughäfen 1961–1982 Movements at Main Airports 1961–1982 | 43 |
| 14. Nachtflugbewegungen Night Flight Movements | 43 |
| 15. Passagiere im Linienverkehr 1961–1982 Scheduled Passengers 1961–1982 | 44 |
| 16. Passagiere im Nichtlinienverkehr 1961–1982 Non-scheduled Passengers 1961–1982 | 44 |
| 17. Frachtverkehr 1961–1982 Freight Traffic 1961–1982 | 45 |
| 18. Postverkehr 1961–1982 Mail Traffic 1961–1982 | 45 |
| 19. Verkehrsströme im Linienverkehr – Europa Traffic Flow – Scheduled Services – Europe | 46 |
| 20. Verkehrsströme im Linienverkehr – übrige Welt Traffic Flow – Scheduled Services – World | 47 |
| 21. Verkehrsströme im Nichtlinienverkehr Traffic Flow – Non scheduled Services | 48 |
| 22. Luftfrachtverkehr – Herkunft und Bestimmung Freight Traffic – Origin and Destination | 49 |
| 23. Luftfahrtpersonal Aeronautical Personnel | 50 |
| 24. Förderung des fliegerischen Nachwuchses Promotion of Aeronautical Formation | 50 |
| 25. In der Schweiz eingetragene Luftfahrzeuge Aircraft Registered in Switzerland | 51 |
| 26. Luftfahrzeugbuch Aircraft Record | 51 |
| 27. Unfälle schweizerischer Luftfahrzeuge Accidents to Aircraft on the Swiss Register | 52 |
| 28. Flugsicherung 1976–1982 Air Traffic Control 1976–1982 | 52 |

**Liste des tableaux de statistique
Indice delle tabelle statistiche**

Page
Pagina

| | |
|---|----|
| 1. Trafic commercial Traffico commerciale | 35 |
| 2. Trafic de lignes 1976–1982 Traffico di linea 1976–1982 | 36 |
| 3. Trafic hors des lignes 1976–1982 Traffico fuori linea 1976–1982 | 36 |
| 4. Trafic par aérodrome Traffico per aerodromo | 37 |
| 5. Trafic de lignes par aérodrome Traffico di linea per aerodromo | 38 |
| 6. Trafic hors des lignes par aérodrome Traffico fuori linea per aerodromo | 38 |
| 7. Entreprises du trafic aérien en Suisse Imprese del traffico aereo in Svizzera | 39 |
| 8. Trafic commercial par aérodrome Traffico commerciale per aerodromo | 40 |
| 9. Ballons Palloni | 40 |
| 10. Champs d'aviation d'hiver et héliports Campi d'aviazione invernali ed eliporti | 41 |
| 11. Places d'atterrissage en montagne Aree d'atterraggio in montagna | 41 |
| 12. Trafic non commercial par aérodrome Traffico non commerciale per aerodromo | 42 |
| 13. Mouvements sur les aéroports 1961–1982 Movimenti sugli aeroporti 1961–1982 | 43 |
| 14. Mouvements de nuit Movimenti notturni | 43 |
| 15. Passagers dans le trafic de lignes 1961–1982 Passeggeri nel traffico di linea 1961–1982 | 44 |
| 16. Passagers dans le trafic hors des lignes 1961–1982 Passeggeri nel traffico fuori linea 1961–1982 | 44 |
| 17. Trafic de fret 1961–1982 Traffico merci 1961–1982 | 45 |
| 18. Trafic de poste 1961–1982 Traffico postale 1961–1982 | 45 |
| 19. Courants dans le trafic de lignes – Europe Correnti nel traffico di linea – Europa | 46 |
| 20. Courants dans le trafic de lignes – reste du monde Correnti nel traffico di linea – resto del mondo | 47 |
| 21. Courants dans le trafic hors des lignes Correnti nel traffico fuori linea | 48 |
| 22. Trafic de fret – origine et destination Traffico merci – origine e destinazione | 49 |
| 23. Personnel aéronautique Personale aeronavigante | 50 |
| 24. Encouragement de la formation aéronautique Promovimento della formazione dei giovani piloti | 50 |
| 25. Aéronefs immatriculés en Suisse Aeromobili immatricolati in Svizzera | 51 |
| 26. Registre des aéronefs Registro aeronautico | 51 |
| 27. Accidents d'aéronefs suisses Incidenti d'aeromobili svizzeri | 52 |
| 28. Sécurité aérienne 1976–1982 Sicurezza aerea 1976–1982 | 52 |

1. Gewerbsmässiger Luftverkehr – Traffic commercial

Ergebnisse 1982 in halbfetter, Ergebnisse 1981 in gewöhnlicher Schrift – Résultats 1982 en mi-gras, résultats 1981 en caractères ordinaires

| Verkehrsart und Unternehmen Genre de trafic et entreprises | Etappenflüge Vois-étapes | Zahlende Etappen- passagiere ⁵ Passagers- étapes payants ⁵ | Fracht und Post Fret et poste t | Flugkilometer Kilomètres parcourus | Passagier-km Passagers-km | Güter-Tonnen- kilometer Marchandises tonnes-km |
|--|-----------------------------|--|---------------------------------------|--|------------------------------|---|
| | | | | | | |
| A. Linienverkehr – Traffic de lignes | | | | | | |
| 1. Schweizerische Unternehmen Entreprises suisses | | | | | | |
| a) Inlandverkehr, inklusive interne Etappen internationaler Linien | 20 750 | 1 071 073 | 30 959 | 3 854 | 215 242 | 6 553 |
| Trafic interne, y compris les étapes internes des lignes internationales | 20 316 | 1 137 214 | 31 878 | 3 784 | 225 804 | 6 644 |
| b) Schweiz–Ausland v. v. | 78 204 | 5 369 519 | 128 144 | 82 120 | 9 614 617 | 374 899 |
| Suisse–étranger v. v. | 77 154 | 5 410 354 | 123 410 | 79 414 | 9 426 392 | 358 206 |
| c) Auslandsetappen ¹ | 10 096 | 791 650 | 46 727 | 17 208 | 1 984 841 | 118 128 |
| Etapes à l'étranger ¹ | 10 340 | 803 445 | 49 064 | 17 200 | 2 008 155 | 125 049 |
| d) Total schweizerische Unternehmen .. | 109 050 | 7 232 242 | 205 830 | 103 182 | 11 814 700 | 499 580 |
| Total entreprises suisses | 107 810 | 7 351 013 | 204 352 | 100 398 | 11 660 351 | 489 899 |
| 2. Ausländische Unternehmen Entreprises étrangères | | | | | | |
| a) Inlandsetappen | 1 375 | 76 475 | 1 021 | 309 | 17 272 | 229 |
| Etapes internes | 1 609 | 89 957 | 1 553 | 326 | 18 598 | 323 |
| b) Ausland–Schweiz v. v. ² | 76 963 | 4 761 893 | 127 207 | 70 123 | 5 997 782 | 276 387 |
| Etranger–Suisse v. v. ² | 79 064 | 4 725 872 | 125 486 | 69 815 | 5 683 559 | 268 472 |
| c) Total ausländische Unternehmen ... | 78 338 | 4 838 368 | 128 228 | 70 432 | 6 015 054 | 276 616 |
| Total entreprises étrangères | 80 673 | 4 815 829 | 127 039 | 70 142 | 5 702 157 | 268 795 |
| 3. Linienverkehr Schweiz–Ausland v. v. Trafic de lignes Suisse–étranger v. v. | | | | | | |
| a) Schweizerische Unternehmen (1b) .. | 78 204 | 5 369 519 | 128 144 | 82 120 | 9 614 617 | 374 899 |
| Entreprises suisses (1b) | 77 154 | 5 410 354 | 123 410 | 79 414 | 9 426 392 | 358 206 |
| b) Ausländische Unternehmen (2b) | 76 963 | 4 761 893 | 127 207 | 70 123 | 5 997 782 | 276 387 |
| Entreprises étrangères (2b) | 79 064 | 4 725 872 | 125 486 | 69 815 | 5 683 559 | 268 472 |
| c) Total Schweiz–Ausland v. v. (1b+2b) . | 155 167 | 10 131 412 | 255 351 | 152 243 | 15 612 399 | 651 286 |
| Total Suisse–étranger v. v. (1b+2b) | 156 218 | 10 136 226 | 248 896 | 149 229 | 15 109 951 | 626 678 |
| B. Nichtlinienverkehr (Charter) Trafic hors des lignes (charter) | | | | | | |
| 1. Schweizerische Unternehmen | 9 061 | 929 732 | 690 | * | * | * |
| Entreprises suisses | 9 386 | 928 496 | 1 159 | * | * | * |
| 2. Ausländische Unternehmen | 9 410 | 928 056 | 5 680 | * | * | * |
| Entreprises étrangères | 8 001 | 799 271 | 6 210 | * | * | * |
| 3. Total Nichtlinienverkehr | 18 471 | 1 857 788 | 6 370 | * | * | * |
| Total trafic hors des lignes | 17 387 | 1 727 767 | 7 369 | * | * | * |
| 4. Davon Pauschalflugreiseverkehr ³ | 13 766 | 1 545 962 | – | * | * | * |
| Dont trafic de voyages à forfait ³ | 12 863 | 1 420 130 | – | * | * | * |
| C. Taxi- und Transportflüge Vols taxi et vols de transport | | | | | | |
| 1. Schweizerische Unternehmen | 205 733 | 95 036 | 112 669 | * | * | * |
| Entreprises suisses | 151 276 | 96 587 | 87 543 | * | * | * |
| 2. Ausländische Unternehmen | 4 940 | 12 248 | – | * | * | * |
| Entreprises étrangères | 4 255 | 11 580 | – | * | * | * |
| 3. Total Taxi- und Transportflüge | 210 673 | 107 284 | 112 669 | * | * | * |
| Total vols taxi et vols de transport | 155 531 | 108 167 | 87 543 | * | * | * |
| D. Zusammenzug⁴ – Récapitulation⁴ | | | | | | |
| 1. Schweizerische Unternehmen | 323 844 | 8 257 010 | 319 189 | 103 182 | 11 814 700 | 499 580 |
| Entreprises suisses | 268 472 | 8 376 096 | 293 054 | 100 398 | 11 660 351 | 489 899 |
| 2. Ausländische Unternehmen | 92 688 | 5 778 672 | 133 908 | 70 432 | 6 015 054 | 276 616 |
| Entreprises étrangères | 92 929 | 5 626 680 | 133 249 | 70 142 | 5 702 157 | 268 795 |
| 3. Gesamttotal | 416 532 | 14 035 682 | 453 097 | 173 614 | 17 829 754 | 776 196 |
| Total général | 361 401 | 14 002 776 | 426 303 | 170 540 | 17 362 508 | 758 694 |
| 4. Zunahme in Prozenten | + 15,3 | + 0,2 | + 6,3 | + 1,8 | + 2,7 | + 2,3 |
| Augmentation en pour cent | | | | | | |

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

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

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

⁴ Die Leistungen in km beziehen sich nur auf den Linienverkehr, da im Pauschalflugreise- und im übrigen Nichtlinienverkehr nicht festgestellt.

⁵ 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 Les résultats en km 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.

⁵ Dans le trafic hors des lignes, les passagers transportés à titre gratuit sont inclus.

2. Linienverkehr – Trafic de lignes 1976–1982

| Jahr Année | Länge des Liniennetzes Longueur du réseau des lignes km 1. VII. | Etappenflüge Vols-étapes | Flugkilometer in Tausend Kilomètres parcourus en milliers | Zahlende Etappen- passagiere Passagers- étapes payants | Fracht und Post Fret et poste t | Passagierkilometer – Passagers-kilomètres | | | Passagier- Tonnenkilometer Passagers tonnes- kilomètres | Güter-Tonnen- kilometer Marchandises tonnes- kilomètres | Tonnenkilometer – Tonnes-kilomètres | | |
|--|--|-----------------------------|---|--|--|---|---------------------|-------------------------------------|---|---|-------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|
| | | | | | | Ausgenützte Utilisés | Angebote Offerts | Aus- nutzung Utilisation % | | | Ausgelastete Utilisées | Angebote Offertes | Aus- lastung Utilisation % |
| | | | | | | in Tausend – en milliers | | | | | in Tausend – en milliers | | |
| (1) Linienverkehr schweizerischer Unternehmen im In- und Ausland – Trafic de lignes des entreprises suisses, interne et à l'étranger | | | | | | | | | | | | | |
| 1976 | 248 492 | 89 359 | 86 180 | 5 988 131 | 160 088 | 8 528 119 | 14 425 884 | 59 | 759 203 | 344 249 | 1 103 452 | 2 035 166 | 54 |
| 1977 | 262 730 | 90 478 | 89 407 | 6 405 658 | 171 616 | 9 304 331 | 15 325 815 | 61 | 828 820 | 377 297 | 1 206 117 | 2 154 441 | 56 |
| 1978 | 286 284 | 94 103 | 92 896 | 6 711 484 | 187 266 | 10 149 154 | 16 250 239 | 62 | 904 167 | 429 738 | 1 333 905 | 2 297 392 | 58 |
| 1979 | 280 526 | 97 851 | 94 652 | 6 913 172 | 188 193 | 10 330 766 | 16 268 929 | 63 | 920 740 | 434 311 | 1 355 051 | 2 296 742 | 59 |
| 1980 | 273 544 | 104 710 | 100 024 | 6 941 367 | 191 934 | 10 848 909 | 17 477 745 | 62 | 967 291 | 453 121 | 1 420 411 | 2 496 004 | 57 |
| 1981 | 272 921 | 107 810 | 100 398 | 7 351 013 | 204 352 | 11 660 351 | 17 839 154 | 65 | 1 039 904 | 489 899 | 1 529 803 | 2 549 369 | 60 |
| 1982 | 303 797 | 109 050 | 103 182 | 7 232 242 | 205 830 | 11 814 700 | 18 675 140 | 63 | 1 053 878 | 499 580 | 1 553 458 | 2 666 158 | 58 |
| (2) Linienverkehr ausländischer Unternehmen – Trafic de lignes des entreprises étrangères (3) | | | | | | | | | | | | | |
| 1976 | 353 972 | 77 438 | 70 970 | 3 928 792 | 115 444 | 4 864 050 | 9 300 500 | 52 | 423 172 | 185 629 | 608 801 | 1 305 550 | 47 |
| 1977 | 326 568 | 80 053 | 77 386 | 4 368 915 | 127 363 | 5 665 228 | 10 520 957 | 54 | 492 875 | 229 849 | 722 724 | 1 471 320 | 49 |
| 1978 | 318 561 | 82 208 | 77 550 | 4 523 434 | 135 744 | 5 686 896 | 10 721 792 | 53 | 494 760 | 259 964 | 754 724 | 1 497 817 | 50 |
| 1979 | 331 387 | 80 841 | 73 259 | 4 631 900 | 135 414 | 5 537 448 | 10 363 998 | 53 | 481 758 | 248 732 | 730 490 | 1 485 868 | 49 |
| 1980 | 328 274 | 80 295 | 69 021 | 4 518 369 | 129 950 | 5 157 576 | 9 980 727 | 52 | 448 709 | 257 500 | 706 209 | 1 473 718 | 48 |
| 1981 | 354 955 | 80 673 | 70 142 | 4 815 829 | 127 039 | 5 702 157 | 10 486 737 | 54 | 496 088 | 268 795 | 764 883 | 1 514 409 | 50 |
| 1982 | 330 941 | 78 338 | 70 432 | 4 838 368 | 128 228 | 6 015 055 | 10 963 856 | 55 | 523 310 | 276 616 | 799 926 | 1 572 987 | 51 |

¹ Linien schweizerischer Unternehmen, 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 des entreprises suisses, 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. Nichtlinienverkehr – Trafic hors des lignes 1976–1982

| Jahr Année | Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait | | Übriger Nichtlinienverkehr Autre trafic hors des lignes | | | Taxi- und Transportflüge Vols taxi et vols de transport | | | Total Nichtlinienverkehr Trafic hors des lignes | | |
|---|---|-------------------------|--|-------------------------|--------------------------------------|--|-------------------------|--------------------------------------|--|-------------------------|--------------------------------------|
| | Etappenflüge Vols-étapes | Passagiere Passagers | Etappenflüge Vols-étapes | Passagiere Passagers | Fracht und Post t Fret et poste t | Etappenflüge Vols-étapes | Passagiere Passagers | Fracht und Post t Fret et poste t | Etappenflüge Vols-étapes | Passagiere Passagers | Fracht und Post t Fret et poste t |
| Nichtlinienverkehr schweizerischer Unternehmen im In- und Ausland – Trafic hors des lignes des entreprises suisses, interne et à l'étranger | | | | | | | | | | | |
| 1976 | 6 050 | 663 779 | 5 184 | 249 985 | 21 963 | 69 055 | 65 882 | 35 565 | 80 289 | 979 646 | 57 528 |
| 1977 | 8 629 | 950 599 | 5 145 | 278 297 | 26 758 | 83 991 | 60 956 | 45 175 | 97 765 | 1 289 852 | 71 933 |
| 1978 | 8 305 | 908 082 | 4 177 | 185 179 | 15 259 | 116 503 | 74 626 | 71 378 | 128 985 | 1 167 887 | 86 637 |
| 1979 | 7 196 | 816 538 | 2 897 | 129 130 | 10 704 | 129 717 | 86 512 | 72 625 | 139 810 | 1 032 180 | 83 329 |
| 1980 | 6 810 | 780 188 | 2 622 | 178 186 | 2 483 | 131 834 | 84 648 | 74 082 | 141 266 | 1 043 022 | 76 565 |
| 1981 | 6 816 | 747 278 | 2 570 | 181 218 | 1 159 | 151 276 | 96 587 | 87 543 | 160 662 | 1 025 083 | 88 702 |
| 1982 | 6 749 | 761 388 | 2 312 | 168 344 | 690 | 205 733 | 95 096 | 112 669 | 214 794 | 1 024 828 | 114 359 |
| Nichtlinienverkehr ausländischer Unternehmen – Trafic hors des lignes des entreprises étrangères | | | | | | | | | | | |
| 1976 | 6 720 | 695 544 | 2 524 | 186 506 | 5 947 | 2 384 | 6 152 | — | 11 628 | 888 202 | 5 947 |
| 1977 | 7 330 | 720 982 | 2 883 | 194 404 | 5 289 | 2 678 | 6 688 | — | 12 891 | 922 074 | 5 289 |
| 1978 | 7 863 | 779 191 | 2 817 | 180 046 | 5 611 | 3 101 | 8 317 | — | 13 781 | 967 554 | 5 611 |
| 1979 | 9 236 | 905 914 | 3 835 | 233 032 | 8 829 | 3 771 | 9 978 | — | 16 842 | 1 148 924 | 8 829 |
| 1980 | 7 636 | 809 915 | 2 716 | 155 370 | 10 362 | 3 640 | 9 625 | — | 13 992 | 974 910 | 10 362 |
| 1981 | 6 047 | 672 852 | 1 954 | 126 419 | 6 210 | 4 255 | 11 580 | — | 12 256 | 810 851 | 6 210 |
| 1982 | 7 017 | 784 574 | 2 393 | 143 482 | 5 680 | 4 940 | 12 248 | — | 14 350 | 940 304 | 5 680 |

4. Verkehr nach Flugplätzen – Trafic par aéroport 1982

| Flugplätze Aéroports | Total | | | Gewerbsmässiger Luftverkehr Trafic commercial | | Nichtgewerbsmässiger Luftverkehr Trafic non commercial | | Segelflug Vol à voile |
|--|--------------------------|-------------------------|---------------------------------|---|-------------------------|--|-------------------------|--------------------------|
| | Bewegungen Mouvements | Passagiere Passagers | Güter in t Marchandises en t | Bewegungen Mouvements | Passagiere Passagers | Bewegungen Mouvements | Passagiere Passagers | Starte Décollages |
| <i>Landesflughäfen Aéroports nationaux</i> | | | | | | | | |
| Zürich | 161 793 | 8 367 699 | 180 672 | 126 803 | 8 308 844 | 34 990 | 58 855 | — |
| Genève | 121 306 | 4 749 404 | 40 031 | 72 411 | 4 707 218 | 48 895 | 42 186 | — |
| Basel | 83 487 | 974 364 | 17 366 | 25 920 | 904 314 | 57 567 | 70 050 | — |
| Total | 366 586 | 14 091 467 | 238 069 | 225 134 | 13 920 376 | 141 452 | 171 091 | — |
| <i>Regionalflygplätze Aérodromes régionaux</i> | | | | | | | | |
| Bern-Belp | 80 333 | 55 585 | 21 | 6 198 | 30 737 | 74 141 | 24 848 | 2 944 |
| Birrfeld | 100 416 | 11 863 | — | 1 488 | 1 531 | 98 928 | 10 332 | 8 659 |
| Les Eplatures | 15 225 | 6 526 | — | 691 | 999 | 14 534 | 5 527 | 765 |
| Grenchen | 79 251 | 42 092 | — | 1 354 | 2 814 | 77 897 | 39 278 | 9 165 |
| Lausanne-La Blécherette | 31 221 | 9 257 | — | 410 | 543 | 30 811 | 8 714 | — |
| Samedan | 16 098 | 17 110 | 56 | 3 583 | 4 446 | 12 515 | 12 664 | 1 810 |
| Sion | 50 897 | 28 623 | 36 | 7 945 | 14 876 | 42 952 | 13 747 | 1 802 |
| Total | 373 441 | 171 056 | 113 | 21 669 | 55 946 | 351 778 | 115 110 | 25 145 |
| <i>Flugfelder Champs d'aviation</i> | | | | | | | | |
| Altenrhein | 54 498 | 18 922 | — | 1 094 | 2 153 | 53 404 | 16 769 | 1 563 |
| Ascona | 11 348 | 7 157 | — | 1 096 | 1 285 | 10 252 | 5 872 | 119 |
| Bad Ragaz | 10 090 | 2 411 | 13 | 496 | 110 | 9 594 | 2 301 | 1 351 |
| Biel-Kappelen | 10 874 | 3 949 | — | 280 | 343 | 10 594 | 3 606 | — |
| Buttwil | 52 748 | 6 908 | — | 2 586 | 2 440 | 50 162 | 4 468 | 1 421 |
| Ecuvillens | 20 758 | 7 529 | — | 822 | 1 052 | 19 936 | 6 477 | — |
| Fricktal-Schupfart | 23 302 | 3 517 | — | 870 | 1 083 | 22 432 | 2 434 | 3 810 |
| Gruyères | 14 408 | 4 719 | 106 | 738 | 656 | 13 670 | 4 063 | — |
| Hasenstrick | 1 039 | 786 | — | 352 | 529 | 687 | 257 | — |
| Kägiswil | 13 851 | 3 661 | — | 218 | 262 | 13 633 | 3 399 | 497 |
| Langenthal | 11 398 | 1 184 | — | 214 | 294 | 11 184 | 890 | 2 113 |
| Locarno | 63 693 | 34 918 | 311 | 3 610 | 4 069 | 60 083 | 30 849 | 1 528 |
| Lommis | 12 237 | 2 419 | — | 214 | 269 | 12 023 | 2 150 | — |
| Lugano | 30 368 | 76 407 | 6 | 7 990 | 55 503 | 22 378 | 20 904 | — |
| Luzern-Beromünster | 12 345 | 5 136 | — | 530 | 643 | 11 815 | 4 493 | 945 |
| Neuchâtel | 19 706 | 2 209 | — | 480 | 575 | 19 226 | 1 634 | 1 482 |
| Reichenbach | 4 459 | 2 422 | — | 508 | 721 | 3 951 | 1 701 | — |
| Saanen | 2 269 | 3 887 | — | 481 | 1 141 | 1 788 | 2 746 | 832 |
| Sitterdorf | 2 606 | 3 736 | — | 1 362 | 2 406 | 1 244 | 1 330 | — |
| Speck-Fehraltorf | 25 854 | 3 285 | — | 92 | 69 | 25 762 | 3 216 | 625 |
| Thun | 14 066 | 4 321 | — | 326 | 396 | 13 740 | 3 925 | 1 552 |
| Wangen-Lachen | 24 171 | 6 333 | — | 306 | 445 | 23 865 | 5 888 | — |
| Yverdon | 13 542 | 4 049 | — | 474 | 1 630 | 13 068 | 2 419 | 2 |
| Diverse – Divers | 13 549 | 4 758 | 16 | 2 392 | 1 887 | 11 157 | 2 871 | 2 733 |
| Übrige Flugfelder – Autres champs d'aviation | 139 067 | 30 059 | — | 212 | 310 | 138 855 | 29 749 | 37 154 |
| Total | 602 246 | 244 682 | 452 | 27 743 | 80 271 | 574 503 | 164 411 | 57 727 |
| Gesamttotal – Total général | 1 342 273 | 14 507 205 | 238 634 | 274 546 | 14 056 593 | 1 067 733 | 450 612 | 82 872 |

5. Linienverkehr nach Flugplätzen Trafic de lignes par aéroport

| | Basel ¹ | | | Bern | | | Genève | | | Lugano | | | Zürich | | |
|---|--------------------|---------|---------|--------|--------|---------|-----------|-----------|---------|--------|--------|---------|-----------|-----------|---------|
| | 1981 | 1982 | Diff. % | 1981 | 1982 | Diff. % | 1981 | 1982 | Diff. % | 1981 | 1982 | Diff. % | 1981 | 1982 | Diff. % |
| 1. Bewegungen – Mouvements: | 20 971 | 20 193 | - 4 | 1 302 | 1 442 | + 11 | 63 796 | 61 953 | - 3 | 2 964 | 5 134 | + 73 | 110 884 | 110 372 | - 0 |
| 2. Passagiere – Passagers: | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eigenverkehr – Trafic local: | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ankunft – Arrivée | 347 612 | 320 364 | - 8 | 11 668 | 11 625 | - 0 | 1 905 729 | 1 878 517 | - 1 | 12 223 | 24 336 | + 99 | 3 517 495 | 3 503 967 | - 0 |
| Abflug – Départ | 339 670 | 315 509 | - 7 | 11 482 | 11 535 | + 0 | 1 890 285 | 1 858 469 | - 2 | 13 066 | 25 919 | + 98 | 3 495 077 | 3 486 446 | - 0 |
| Total | 687 282 | 635 873 | - 7 | 23 150 | 23 160 | + 0 | 3 796 014 | 3 736 986 | - 2 | 25 289 | 50 255 | + 99 | 7 012 572 | 6 990 413 | - 0 |
| Direkter Transit – Transit direct | 62 116 | 42 856 | - 31 | - | - | - | 525 369 | 502 967 | - 4 | - | - | - | 297 630 | 325 843 | + 9 |
| 3. Fracht – Fret: | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eigenverkehr – Trafic local: | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ankunft – Arrivée | 5 196 | 3 939 | - 24 | 8 | 6 | - 25 | 17 187 | 16 926 | - 2 | - | 3 | - | 73 312 | 74 524 | + 2 |
| Abflug – Départ | 9 419 | 7 474 | - 21 | 9 | 3 | - 67 | 15 306 | 15 317 | + 0 | - | 3 | - | 86 042 | 91 189 | + 6 |
| Total | 14 615 | 11 413 | - 22 | 17 | 10 | - 59 | 32 493 | 32 243 | - 1 | - | 6 | - | 159 354 | 165 714 | + 4 |
| 4. Post – Poste: | | | | | | | | | | | | | | | |
| Eigenverkehr – Trafic local: | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ankunft – Arrivée | 912 | 507 | - 44 | - | - | - | 2 855 | 2 975 | + 4 | - | - | - | 5 017 | 5 601 | + 12 |
| Abflug – Départ | 2 176 | 1 586 | - 27 | - | - | - | 4 182 | 4 490 | + 7 | - | - | - | 6 073 | 6 992 | + 15 |
| Total | 3 088 | 2 093 | - 32 | - | - | - | 7 037 | 7 465 | + 6 | - | - | - | 11 090 | 12 593 | + 14 |
| Anzahl Unternehmen am 31. 12. Nombre des entreprises au 31. 12. | 13 | 11 | | 2 | 2 | | 33 | 35 | | 1 | 1 | | 53 | 55 | |
| Im Linienverk. angeflogene Städte ² Villes desservies en trafic de lignes | 37 | 34 | | 2 | 2 | | 92 | 91 | | 6 | 4 | | 137 | 138 | |

¹ Schweizerisch-französischer Gemeinschaftsflughafen
Die Zahlen umfassen den schweizerischen und den französischen Verkehr
² nach Sommerflugplan

¹ Aéroport commun franco-suisse
Les chiffres englobent les trafics suisse et français
² d'après l'horaire d'été

6. Nichtlinienverkehr nach Flugplätzen¹ Trafic hors des lignes par aéroport¹

| | Basel | | | Bern | | | Genève | | | Ston | | | Zürich | | |
|--|---------|---------|---------|------|-------|---------|---------|---------|---------|------|------|---------|---------|---------|---------|
| | 1981 | 1982 | Diff. % | 1981 | 1982 | Diff. % | 1981 | 1982 | Diff. % | 1981 | 1982 | Diff. % | 1981 | 1982 | Diff. % |
| 1. Bewegungen – Mouvements: | 2 227 | 2 975 | + 34 | 10 | 52 | + 420 | 4 740 | 4 975 | + 5 | 16 | 16 | 0 | 9 718 | 9 819 | + 1 |
| 2. Passagiere – Passagers: | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ankunft – Arrivée | 81 549 | 107 811 | + 32 | 65 | 625 | • | 187 769 | 213 900 | + 14 | 363 | 263 | - 28 | 480 650 | 483 638 | + 1 |
| Abflug – Départ | 82 552 | 100 587 | + 22 | 20 | 566 | • | 187 796 | 218 731 | + 16 | 146 | 247 | + 69 | 480 729 | 487 026 | + 1 |
| Total | 164 101 | 208 398 | + 27 | 85 | 1 191 | • | 375 565 | 432 631 | + 15 | 509 | 510 | 0 | 961 379 | 970 664 | + 1 |
| Direkter Transit – Transit direct | 5 328 | 12 019 | + 126 | 16 | 22 | + 38 | 33 031 | 24 674 | - 25 | - | - | - | 23 404 | 21 592 | - 8 |
| 3. Fracht und Post – Fret et poste t: | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ankunft – Arrivée | 334 | 379 | + 13 | - | - | - | 58 | 40 | - 31 | - | - | - | 970 | 1 108 | + 14 |
| Abflug – Départ | 2 997 | 3 479 | + 16 | 3 | - | - | 157 | 274 | + 75 | - | - | - | 1 674 | 779 | - 53 |
| Total | 3 331 | 3 858 | + 16 | 3 | - | - | 210 | 315 | + 50 | - | - | - | 2 635 | 1 886 | - 28 |

¹ nur Charterflüge

¹ vols d'affrètement seulement

Anmerkungen: Gratispassagiere und Gratisfracht inbegriffen
Direkter Transit einmal gezählt

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

7. Ausländische Luftverkehrsunternehmen in der Schweiz – Entreprises étrangères du transport aérien en Suisse

| Unternehmen ¹ Entreprises ¹ | Linienverkehr ² – Trafic de lignes ² | | | | Charterflüge ³ Vols charter ³ | Unternehmen ¹ Entreprises ¹ | Linienverkehr ² – Trafic de lignes ² | | | | Charterflüge ³ Vols charter ³ |
|--|--|-----|-----|-----|--|--|--|-----|-----|-----|--|
| | BSL | BRN | GVA | ZRH | | | BSL | BRN | GVA | ZRH | |
| Aer Lingus | | | 3 | 6 | | Iberia – Lineas Aereas de Espana | | | 23 | 18 | |
| Aeroflot | | | 1 | 4 | 23 | Inter City Airlines | | | | | 6 |
| Aerolineas Argentinas | | | | 3 | | Interflug | | | | | 26 |
| Affretair | | | | | 34* | Iran Air | | | 1 | | 4* |
| ASA – African Safari Airways | | | | | 78 | Iraqi Airways | | | 1 | | 4 |
| Air Afrique | | | 2 | | | JAL – Japan Air Lines | | | | 1 | |
| Air Algérie | | | 11 | 2 | 10 | JAT – Jugoslovenski Aerotransport | | | | 15 | |
| Air Alsace | 15 | | | | | Kar-Air | | | | | 4 |
| Air Canada | | | | 6 | | Kenya Airways | | | | 1 | |
| Air Charter International | | | | | 101 | KLM – Royal Dutch Airlines | | | 7 | 24 | 5 |
| Air Continental | | | 7* | | | Korean Air Lines | | | 1 | 2 | |
| Air Europe | | | | | 115 | Kuwait Airways | | | 1 | | |
| Air Executive – Busy Bee | | | | | 7 | Lauda Air | | | | | 38 |
| Air Florida | | | | | 3 | Liberia World Airlines | | | | | 87* |
| Air France | 14 | | 43 | 35 | 31 | Libyan Arab Airlines | | | | 2 | |
| Air India | | | 1 | 3* | | Linjeflyg | | | | | 50 |
| Air India Charter | | | | | 8 | LOT – Polskie Linie Lotnicze | | | 1 | 2 | |
| Air Inter | 25 | | | | | Maersk Air | | | | | 31 |
| Air Lanka | | | | 3 | | Malev – Hungarian Airlines | | | | 7 | 22 |
| Air Malta | | | | 3 | | Maof Airlines | | | | | 49 |
| Air Portugal | | | 10 | 8 | 18 | Martinair Holland | | | | | 26 |
| Air UK | | | | | 58 | MEA – Middle East Airlines | | | (5) | (3) | |
| ALIA – Royal Jordanian Airlines | | | 2 | | 6* | Metro International Airways | | | | | 9 |
| Alisarda | | | 1 | 2 | 3 | Minerve | | | | | 27 |
| Alitalia | | | 21 | 25 | | Monarch Airlines | | | | | 24 |
| Arkia – Israeli Airlines | | | | | 6 | Nigeria Airways | | | | 2 | |
| Arrow Air | | | | | 46 | NLM City Hopper | 12 | | | | 24 |
| AUA – Austrian Airlines | | | 7 | 28 | | Olympic Airways | | | 8 | 7 | 104 |
| AAT – Austrian Air Transport | | | | | 38 | Orion Airways | | | | | 23 |
| AVIACO – Aviacion y Comercio | | | | | 431 | Overseas National Airways | | | | | 8 |
| Aviogenex | | | | | 35 | Pan American World Airways | | | | | 32 |
| Balkan-Bulgarian Airlines | | | | 2 | 73 | Philippine Airlines | | | | | 0 |
| Braathens SAFE | | | | | 10 | Rotatur | | | | | 32 |
| Britannia Airways | | | | | 598 | Royal Air Maroc | | | 3 | 1 | 15 |
| British Air Ferries | 3* | | | | 76 | SABENA | | | 7 | 13 | |
| British Airtours | | | | | 198 | Saudi Arabian Airlines | | | 3 | 1* | |
| British Airways | 7 | | 28 | 27 | 45 | Scanair | | | | | 75 |
| British Caledonian Airways | | | 0 | | 194 | SAS – Scandinavian Airlines System | | | 7 | 15 | 8 |
| British Island Airways | | | | | 132 | Seychelles International Airlines | | | | | 6 |
| British Midland Airways | | | | | 5 | Singapore Airlines | | | | | 4 |
| CAAC – Civil Aviation Administration of China | | | | 1 | | SAA – South African Airways | | | | | 2 |
| Cameroon Airlines | | | 1 | | | Sobelair | | | | | 6 |
| Capitol Air | | | | 5 | 9 | Spantax Transportes Aereos | | | | | 210 |
| CSA – Ceskoslovenske Aerolinie | | | 1 | 6 | 22 | Sterling Airways | | | | | 23 |
| Cyprus Airways | | | | 2 | | Tarom – Romanian Air Transport | | | | 4 | 16 |
| DAN-AIR Services Ltd. | | 7 | | | 245 | TAT – Touraine Air Transport | 12 | | 1 | | 11 |
| Delta Air Regionalflygverkehr | | | | 15 | | Transamerica Airlines | | | | | 31 |
| DLH – Deutsche Lufthansa | 5 | | 19 | 92 | 8 | TMA – Trans Mediterranean Airways | | | 9* | | |
| Eagle Air | | | | 1 | 9 | Tunis Air | | | | | 5 |
| Egyptair | | | 2 | 2 | | THY – Türk Hava Yollari | | | 3 | | 7 |
| EL AL – Israel Airlines | | | 1 | 7 | 12 | Tyrolean Airways | | | | | 7 |
| Europe Aero Service | | | | | 12 | Uni Air | | | | | 3 |
| Finnair | | | | 7 | 46 | Varig – Viação Aerea Rio-Grandense | | | | | 6 |
| Flying Tiger Line | | | | 4* | | West Africa Cargo Airlines | | | | | 6* |
| Garuda – Indonesian Airways | | | | 2 | | | | | | | |

¹ Unternehmen im Linienverkehr: halbfette Schrift
Unternehmen nur im Nichtlinienverkehr: gewöhnliche Schrift
² Anzahl Kurse pro Woche nach Sommerflugplan

¹ Entreprises dans le trafic de lignes: caractères mi-gras
Entreprises dans le trafic hors des lignes seulement: caractères ordinaires
² Nombre de vols par semaine d'après l'horaire d'été

³ Anzahl Retourflüge im ganzen Jahr
³ Nombre de rotations pendant toute l'année
* Nur Frachtflüge / Vols de fret exclusivement

8. Gewerbmässiger Verkehr nach Flugplätzen – Trafic commercial par aéroport¹

ohne Charterflüge
sans vols d'affrètement

| Flugplätze Aérodomes | Total | | | | | | Davon auf Rundflügen Dont en vols de plaisance | | | |
|--|--------------------------|---------------|-------------------------|---------------|--------------------------|------------|---|---------------|-------------------------|---------------|
| | Bewegungen Mouvements | | Passagiere Passagers | | Fracht in t Fret en t | | Bewegungen Mouvements | | Passagiere Passagers | |
| | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 |
| <i>Landesflughäfen Aéroports nationaux</i> | | | | | | | | | | |
| Zürich | 6 837 | 6 521 | 17 193 | 13 865 | – | 2 | 1 628 | 1 486 | 6 998 | 4 686 |
| Genève | 4 944 | 5 483 | 8 959 | 9 960 | 3 | 8 | 384 | 352 | 609 | 423 |
| Basel | 2 786 | 2 752 | 5 678 | 5 168 | 2 | 2 | 792 | 824 | 2 553 | 1 387 |
| <i>Regionalflugplätze Aérodromes régionaux</i> | | | | | | | | | | |
| Bern-Belp | 4 959 | 4 705 | 6 030 | 6 356 | 8 | 12 | 2 624 | 2 480 | 3 728 | 3 605 |
| Birrfeld | 1 392 | 1 488 | 1 657 | 1 531 | | | 1 392 | 1 476 | 1 657 | 1 523 |
| Les Eplatures | 670 | 691 | 980 | 999 | | | 542 | 520 | 726 | 652 |
| Grenchen | 1 460 | 1 397 | 2 419 | 2 814 | | | 1 210 | 1 116 | 2 111 | 2 073 |
| Lausanne-La Blécherette | 342 | 410 | 462 | 543 | | | 292 | 359 | 423 | 444 |
| Samedan ² | 3 580 | 3 583 | 3 992 | 4 446 | 43 | 56 | 352 | 544 | 584 | 866 |
| Sion | 10 952 | 7 945 | 13 178 | 14 876 | 123 | 36 | 1 618 | 1 364 | 2 997 | 2 441 |
| <i>Flugfelder Champs d'aviation</i> | | | | | | | | | | |
| Altenrhein | 1 152 | 1 094 | 2 197 | 2 153 | | | 438 | 646 | 502 | 849 |
| Ascona | 1 190 | 1 096 | 1 536 | 1 285 | | | 950 | 802 | 1 117 | 812 |
| Bad Ragaz | 416 | 496 | 34 | 110 | – | 13 | – | 26 | – | 50 |
| Biel-Kappelen | 334 | 280 | 382 | 343 | | | 322 | 280 | 376 | 343 |
| Buttwil | 2 458 | 2 586 | 2 592 | 2 440 | | | 1 748 | 1 718 | 1 643 | 1 398 |
| Ecuvillens | 388 | 822 | 510 | 1 052 | | | 388 | 750 | 510 | 931 |
| Fricktal-Schupfart | 778 | 870 | 1 054 | 1 083 | | | 778 | 770 | 1 054 | 1 083 |
| Gruyères | 1 020 | 738 | 723 | 656 | 87 | 106 | 258 | 212 | 284 | 427 |
| Hasenstrick | 472 | 352 | 734 | 529 | | | 436 | 330 | 636 | 496 |
| Kägiswil | 148 | 218 | 180 | 262 | | | 148 | 150 | 180 | 180 |
| Langenthal | 258 | 214 | 315 | 294 | | | 258 | 214 | 315 | 294 |
| Locarno | 5 356 | 3 610 | 3 661 | 4 069 | 830 | 311 | 2 052 | 1 884 | 2 503 | 2 315 |
| Lommis | 267 | 214 | 250 | 269 | | | 152 | 214 | 193 | 269 |
| Lugano | 3 061 | 2 853 | 5 854 | 5 250 | 6 | – | 496 | 476 | 707 | 647 |
| Luzern-Beromünster ... | 618 | 530 | 743 | 643 | 5 | – | 530 | 494 | 687 | 597 |
| Neuchâtel | 720 | 480 | 871 | 575 | | | 714 | 430 | 868 | 543 |
| Reichenbach | 560 | 508 | 805 | 721 | | | 560 | 508 | 805 | 721 |
| Saanen | 552 | 481 | 996 | 1 141 | | | 24 | 138 | 30 | 363 |
| Sitterdorf | 524 | 1 362 | 1 030 | 2 406 | | | 310 | 716 | 354 | 808 |
| Speck-Fehraltorf | 10 | 92 | 5 | 69 | | | – | 28 | – | 34 |
| Thun | 318 | 326 | 371 | 396 | | | 316 | 326 | 369 | 396 |
| Wangen-Lachen | 372 | 306 | 505 | 445 | | | 290 | 290 | 452 | 425 |
| Yverdon | 414 | 474 | 1 570 | 1 630 | | | – | – | – | – |
| Zweisimmen | 32 | – | 112 | – | | | – | – | – | – |
| Diverse – Divers | 1 871 | 2 604 | 737 | 2 197 | 32 | 16 | 100 | 478 | 146 | 970 |
| Total | 61 211 | 57 581 | 88 315 | 90 576 | 1 139 | 562 | 22 102 | 22 401 | 36 116 | 33 051 |

¹ Transportflüge, Rundflüge, andere gewerbmässige Flüge
² inkl. Linienverkehr

¹ Vols de transport, vols de plaisance et autres vols contre rémunération
² Trafic de lignes inclus

9. Ballonaufstiege – Ascensions de ballons

| | Freiballone Ballons libres | | Heissluftballone Ballons à air chaud | | Total | |
|---|-------------------------------|--------|---|--------|--------|--------|
| | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 |
| Füllungen – Gonflages | 290 | 302 | 1 265 | 1 833 | 1 555 | 2 135 |
| Landungen – Atterrissages | 482 | 491 | 2 419 | 3 209 | 2 901 | 3 700 |
| Fahrzeit in h – Durée de vol en h | 1 484 | 1 481 | 2 143 | 3 135 | 3 627 | 4 616 |
| Fahrstrecke in km – Distance de vol en km | 22 445 | 21 666 | 20 164 | 20 361 | 42 609 | 42 027 |
| Passagiere – Passagers | 1 056 | 1 066 | 3 768 | 4 585 | 4 824 | 5 651 |
| Schulfahrten – Vols d'école | 39 | 55 | 128 | 166 | 167 | 221 |
| Alpenfahrten – Survols des Alpes | 22 | 8 | 14 | 107 | 36 | 115 |
| Nachtfahrten – Vols de nuit | 10 | 12 | – | 2 | 10 | 14 |

10. Winter- und Helikopterflugfelder – Champs d'aviation d'hiver et pour hélicoptères

| | Total | | | | | | Davon auf Rundflügen Dont en vols de plaisance | | | |
|---|--------------------------|---------------|-------------------------|---------------|--------------------------|--------------|---|--------------|-------------------------|--------------|
| | Bewegungen Mouvements | | Passagiere Passagers | | Fracht in t Fret en t | | Bewegungen Mouvements | | Passagiere Passagers | |
| | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 |
| <i>Winterflugfelder Champs d'aviation d'hiver</i> | | | | | | | | | | |
| Blumental bei Müren | 140 | 144 | 179 | 159 | – | – | – | – | – | – |
| Lauberhorn | 298 | 296 | 395 | 364 | – | 2 | – | 2 | – | 4 |
| Männlichen | 1 084 | 806 | 1 545 | 1 001 | – | – | 936 | 704 | 1 456 | 936 |
| <i>Helikopterflugfelder Champs d'aviation pour hélicoptères</i> | | | | | | | | | | |
| Domat-Ems | 528 | 434 | 363 | 348 | 65 | 42 | 26 | 38 | 101 | 132 |
| Erstfeld | 540 | 364 | 395 | 419 | 72 | 55 | 62 | 36 | 125 | 82 |
| Feusisberg | 18 | 2 | 24 | 1 | – | – | – | – | – | – |
| Gampel | – | 157 | – | 192 | – | 15 | – | 84 | – | 130 |
| Gstaad-Inn Grund | 448 | 667 | 774 | 1 133 | – | 3 | 12 | 31 | 22 | 52 |
| Gsteigwiler | 231 | 2 128 | 70 | 1 369 | 3 | 62 | 6 | 176 | 13 | 306 |
| Lauterbrunnen | 4 936 | 3 330 | 1 956 | 2 867 | 561 | 245 | 312 | 120 | 434 | 219 |
| San Vittore | – | 1 106 | – | 1 330 | – | 446 | – | – | – | – |
| Schindellegi | 567 | 916 | 425 | 832 | 4 | 7 | 76 | 94 | 99 | 109 |
| St. Moritz | 448 | 518 | 780 | 932 | – | – | – | – | – | – |
| Untervaz | – | 262 | – | 153 | – | – | – | 44 | – | 77 |
| Zermatt | 9 206 | 11 807 | 12 227 | 15 388 | 531 | 661 | 1 132 | 890 | 2 228 | 1 743 |
| Diverse – Divers | 522 | – | 445 | – | 64 | – | 4 | – | 8 | – |
| Total | 18 966 | 22 937 | 19 578 | 26 488 | 1 300 | 1 538 | 2 566 | 2 219 | 4 486 | 3 790 |

11. Gebirgslandeplätze – Places d'atterrissage en montagne

| | Bewegungen Mouvements | | Passagiere Passagers | | | Bewegungen Mouvements | | Passagiere Passagers | |
|--|---|------|-------------------------|------|------------------------|--------------------------|---------------|-------------------------|---------------|
| | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 | | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 |
| BE | | | | | TI | | | | |
| Blümlisalp ¹ | 96 | 66 | 62 | 70 | Alpe Foppa | 16 | 14 | 56 | 24 |
| Gstellhorn | 104 | 148 | 162 | 252 | VD | | | | |
| Gumm | 76 | 86 | 136 | 149 | Col des Mosses | – | 24 | – | 51 |
| Hotel Steingletscher | 213 | 328 | 401 | 624 | Leysin | 58 | 6 | 111 | 9 |
| Kanderfirn | 278 | 354 | 259 | 594 | VS | | | | |
| Rosenegg-West | 118 | 104 | 217 | 204 | Aeschhorn- | | | | |
| Staldenhorn | 50 | 134 | 89 | 228 | Rothorn-gletscher | 720 | 1 188 | 718 | 1 351 |
| Sustenlimmi | 161 | 210 | 377 | 390 | Alphubel | 146 | 412 | 274 | 798 |
| Wallegg | 152 | 152 | 266 | 259 | Arolla | 160 | 226 | 343 | 497 |
| GL | | | | | Bec de Nendaz | – | 30 | – | 118 |
| Glärnischfirn ² | – | 4 | – | 3 | Croix de Cœur | 388 | 460 | 1 277 | 1 497 |
| Limmerenfirn | – | 16 | – | 38 | Ebnefluh | 704 | 990 | 1 625 | 2 108 |
| GR | | | | | Glacier de Breney | 192 | 408 | 557 | 1 058 |
| Albignabecken | – | 174 | – | 326 | Glacier du Trient | 260 | 362 | 758 | 856 |
| Alp Secha* | 38 | – | 83 | – | Glacier de Tsanfleuron | 280 | 148 | 666 | 406 |
| Alp Trida | 30 | – | 82 | – | Grimenz | 10 | 2 | 11 | 6 |
| Chaness | 6 | 58 | 6 | 132 | Jungfrauoch | 54 | 380 | 77 | 370 |
| Crap Sogn Gion | 112 | 16 | 111 | 34 | Langgletscher | 288 | 418 | 574 | 813 |
| Fuorcla Chamuotsch | 8 | 108 | 15 | 222 | Monte Rosa-Satteltole | 612 | 752 | 1 245 | 1 485 |
| Fuorcla Grischa | 16 | 124 | 28 | 244 | Petit Combin | 166 | 324 | 532 | 860 |
| Fuorcla Schlattain* | 56 | – | 125 | – | Rosa Bianca | 442 | 442 | 1 080 | 1 119 |
| Fuorcla Surlej* | 46 | – | 73 | – | Theodulgletscher | 1 240 | 1 488 | 2 416 | 3 159 |
| Las Trais Fluors* | 4 | – | 12 | – | Unterrothorn | 134 | 86 | 215 | 150 |
| Madrisahorn | – | – | – | – | Wildhorn | 174 | 270 | 467 | 597 |
| Passo dal Casnile | – | 80 | – | 162 | BE/VS | | | | |
| Passo dal Canton | – | 124 | – | 233 | Petersgrat | 394 | 576 | 791 | 1 048 |
| Piz Prüna | 6 | 248 | 6 | 488 | GL/GR | | | | |
| Piz Corvatsch* | 206 | – | 398 | – | Vorabgletscher | 16 | 24 | 34 | 58 |
| Piz Rosatsch* | 142 | – | 338 | – | GL/UR | | | | |
| Piz Surlej* | 2 | – | 5 | – | Clariden-Hüfifirn | 26 | 42 | 29 | 46 |
| Vadret del Corvatsch | 18 | 352 | 42 | 714 | Total | 8 466 | 11 958 | 17 277 | 23 850 |
| Vadret Pers | 48 | – | 128 | – | | | | | |
| ¹ nur für Ausbildung | ¹ pour l'instruction seulement | | | | | | | | |
| ² nur vom November bis Juni | ² de novembre à juin seulement | | | | | | | | |

* Im Verlaufe des Berichtsjahrs aufgehobene Gebirgslandeplätze

* Places d'atterrissage en montagne supprimées au cours de l'année

12. Nichtgewerbsmässiger Verkehr nach Flugplätzen – Traffic non commercial par aérodrome 1982

| Flugplätze Aérodromes | 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 | Starts Décollages | Dauer/Durée h |
| <i>Landesflughäfen</i> <i>Aéroports nationaux</i> | | | | | | | |
| Zürich | 7 242 | 26 295 | 33 537 | 9 081 | 37 706 | – | – |
| Genève | 21 218 | 26 112 | 47 330 | 12 742 | 41 452 | – | – |
| Basel | 34 408 | 21 844 | 56 252 | 28 214 | 68 790 | – | – |
| <i>Regionalflugplätze</i> <i>Aérodromes régionaux</i> | | | | | | | |
| Bern-Belp | 51 188 | 15 958 | 67 146 | 41 133 | 23 671 | 2 944 | 2 588 |
| Birrfeld | 89 326 | 9 602 | 98 928 | 48 964 | 9 752 | 8 659 | 6 186 |
| Les Eplatures | 10 902 | 3 632 | 14 534 | 6 030 | 5 527 | 765 | 530 |
| Grenchen | 64 506 | 12 843 | 77 349 | 32 249 | 39 278 | 9 165 | 5 019 |
| Lausanne-La Blécherette | 24 188 | 6 539 | 30 727 | 18 819 | 8 587 | – | – |
| Samedan | 2 614 | 7 894 | 10 508 | – | 12 172 | 1 810 | 4 355 |
| Sion | 34 746 | 8 206 | 42 952 | 28 836 | 13 747 | 1 802 | 1 815 |
| <i>Flugfelder</i> <i>Champs d'aviation</i> | | | | | | | |
| Altenrhein | 42 504 | 10 348 | 52 852 | 32 582 | 16 769 | 1 563 | 747 |
| Amlikon* | 4 926 | 102 | 5 028 | 30 | 19 | 6 403 | 3 502 |
| Ascona | 6 632 | 3 575 | 10 207 | 5 746 | 5 846 | 119 | 351 |
| Bad Ragaz | 6 942 | 2 652 | 9 594 | 2 098 | 2 301 | 1 351 | 1 663 |
| Bellechasse* | 2 244 | – | 2 244 | – | – | 1 308 | 1 254 |
| Bex | 16 188 | 1 564 | 17 752 | 7 264 | 3 560 | 1 626 | 1 485 |
| Biel-Kappelen | 8 770 | 1 822 | 10 592 | 5 794 | 3 605 | – | – |
| Buttwil | 39 292 | 10 868 | 50 160 | 33 724 | 4 467 | 1 421 | 1 889 |
| La Côte | 4 102 | 4 025 | 8 127 | 515 | 2 768 | – | – |
| Courtelary | 4 946 | 24 | 4 970 | – | – | 2 200 | 2 606 |
| Dittingen* | 2 262 | 145 | 2 407 | – | – | 992 | 839 |
| Ecuvillens | 16 200 | 3 736 | 19 936 | 9 036 | 6 477 | – | – |
| Fricktal-Schupfart | 21 068 | 1 302 | 22 370 | 14 482 | 2 423 | 3 810 | 2 425 |
| Gruyères | 10 870 | 2 800 | 13 670 | 7 912 | 4 063 | – | – |
| Hasenstrick | 558 | 129 | 687 | – | 257 | – | – |
| Hausen am Albis | 11 486 | 1 799 | 13 285 | 9 863 | 1 774 | 1 315 | 1 766 |
| Kägiswil | 10 716 | 2 917 | 13 633 | 6 190 | 3 399 | 497 | 745 |
| Langenthal | 9 588 | 1 596 | 11 184 | 6 034 | 890 | 2 113 | 1 944 |
| Locarno | 54 486 | 5 579 | 60 065 | 39 256 | 30 818 | 1 528 | 1 115 |
| Lommis | 10 702 ³ | 1 321 | 12 023 | 7 750 | 2 150 | – | – |
| Lugano | 14 940 | 7 438 | 22 378 | 10 986 | 20 904 | – | – |
| Luzern-Beromünster | 9 722 | 2 093 | 11 815 | 6 273 | 4 493 | 945 | 871 |
| Montricher* | 7 764 | – | 7 764 | – | – | 3 882 | 2 810 |
| Môtiers | 3 920 | 331 | 4 251 | 1 849 | 6 937 | – | – |
| Neuchâtel | 12 436 | 6 790 | 19 226 | 12 194 | 1 634 | 1 482 | 1 273 |
| Olten* | – | – | – | – | – | 1 016 | 233 |
| Porrentruy | 13 904 | 2 848 | 16 752 | 11 729 | 1 190 | 141 | 181 |
| Reichenbach | 3 260 | 691 | 3 951 | 2 136 | 1 701 | – | – |
| Saanen | 718 | 1 070 | 1 788 | – | 2 746 | 832 | 2 138 |
| Schaffhausen | 5 854 | 56 | 5 910 | – | 620 | 2 582 | 2 899 |
| Schänis* | 18 338 | – | 18 338 | – | – | 10 269 | 8 190 |
| Sitterdorf | 968 | 276 | 1 244 | 232 | 1 330 | – | – |
| Speck-Fehraltorf | 23 940 | 1 822 | 25 762 | 18 238 | 3 216 | 625 | 643 |
| Thun | 11 596 | 1 882 | 13 478 | 5 166 | 3 733 | 1 552 | 1 356 |
| Triengen | 20 752 | 4 736 | 25 488 | 16 979 | 12 157 | – | – |
| Wangen-Lachen | 17 952 | 5 897 | 23 849 | 16 776 | 5 885 | – | – |
| Winterthur* | 1 952 | 24 | 1 976 | – | – | 3 120 | 1 404 |
| Yverdon | 11 246 | 1 812 | 13 058 | 6 820 | 2 418 | 2 | 8 |
| Zweisimmen | 1 476 | – | 1 476 | 4 | 692 | 810 | 1 202 |
| Diverse – Divers | 9 410 | 1 747 | 11 157 | 1 092 | 2 871 | 2 733 | 2 077 |
| Diverse alpine Segelfluglager* | – | – | – | – | – | – | – |
| Divers camps alpins de vol à voile* | 2 260 | 827 | 3 087 | – | 32 | 1 490 | 3 904 |
| <i>Wasserflugplatz</i> <i>Hydroaérodrome</i> | | | | | | | |
| Lachen | 126 | – | 126 | – | 123 | – | – |
| <i>Helikopterflugfelder</i> <i>Champs d'aviation pour hélicoptères</i> | | | | | | | |
| Holziken | – | – | – | – | – | – | – |
| Séznin | 436 | – | 436 | 436 | 2 | – | – |
| Trogen | – | – | – | – | – | – | – |
| Total 1982 | 817 790 | 235 569 | 1 053 359 | 525 254 | 424 952 | 82 872 | 72 013 |
| Total 1981 | 800 398 | 237 176 | 1 037 574 | 518 963 | 415 079 | 85 372 | 66 979 |
| Zu- oder Abnahme in Prozenten gegenüber dem Vorjahr | + 1,1 | – 0,8 | + 0,6 | + 1,2 | + 2,4 | + 2,5 | + 7,5 |
| Augmentation ou diminution en pour cent par rapport à l'année précédente | | | | | | | |

¹ Starte und Landungen
² Ohne Besatzung; ohne Flugschüler
³ davon 7852 auf der Platzvolte

¹ Décollages et atterrissages
² Sans équipage; sans élève-pilote
³ dont 7852 dans le circuit d'aérodrome

* nur für Segelflug – pour le vol à voile seulement

13. Bewegungen auf den Flughäfen 1961–1982

Mouvements sur les aéroports 1961–1982

Inkl. Taxiflüge und andere Flüge, jedoch ohne Rundflüge
Vols taxi et autres vols inclus, sans vols de plaisance

Index: Total der Bewegungen 1961 = 100
Indice: total des mouvements 1961 = 100

| Jahr Année | Basel | | | | Bern | | | | Genève | | | | Zürich | | | |
|---------------|---|---|--------|-----------------|---|---|-------|-----------------|---|---|--------|-----------------|---|---|---------|-----------------|
| | 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 | Linien- verkehr Trafic de lignes | Nicht- linien- verkehr Trafic hors des lignes | Total | Index Indice |
| 1961 | 7 949 | 3 163 | 11 112 | 100 | 522 | 494 | 1 016 | 100 | 27 937 | 1 359 | 29 296 | 100 | 46 321 | 2 936 | 49 257 | 100 |
| 1966 | 10 971 | 6 202 | 17 173 | 155 | 1 401 | 656 | 2 057 | 202 | 40 335 | 2 223 | 42 558 | 145 | 63 514 | 4 045 | 67 559 | 137 |
| 1971 | 15 306 | 6 203 | 21 509 | 194 | 1 956 | 1 671 | 3 627 | 357 | 55 334 | 8 520 | 63 854 | 218 | 88 849 | 8 744 | 97 593 | 198 |
| 1972 | 16 332 | 4 775 | 21 107 | 190 | 218 | 1 032 | 1 250 | 123 | 57 921 | 6 633 | 64 554 | 220 | 86 818 | 11 825 | 98 643 | 200 |
| 1973 | 16 560 | 4 415 | 20 975 | 189 | 312 | 1 009 | 1 321 | 130 | 59 058 | 8 113 | 67 171 | 229 | 90 032 | 13 774 | 103 806 | 211 |
| 1974 | 17 060 | 3 227 | 20 287 | 183 | 274 | 695 | 969 | 95 | 59 363 | 6 813 | 66 176 | 226 | 93 929 | 12 687 | 106 616 | 216 |
| 1975 | 17 709 | 3 555 | 21 264 | 191 | 496 | 531 | 1 027 | 101 | 59 874 | 7 563 | 67 437 | 230 | 95 046 | 13 240 | 108 286 | 220 |
| 1976 | 17 794 | 3 923 | 21 717 | 195 | 566 | 798 | 1 364 | 134 | 60 153 | 8 319 | 68 472 | 234 | 95 365 | 13 941 | 109 306 | 222 |
| 1977 | 17 122 | 4 539 | 21 661 | 195 | 623 | 865 | 1 488 | 146 | 62 427 | 9 534 | 71 961 | 246 | 97 103 | 16 095 | 113 198 | 230 |
| 1978 | 18 921 | 4 531 | 23 452 | 211 | 428 | 841 | 1 269 | 125 | 65 772 | 8 729 | 74 501 | 254 | 98 744 | 16 907 | 115 651 | 235 |
| 1979 | 20 469 | 5 507 | 25 976 | 234 | 514 | 1 146 | 1 660 | 163 | 64 208 | 10 536 | 74 744 | 255 | 101 762 | 17 275 | 119 037 | 242 |
| 1980 | 20 997 | 5 314 | 26 311 | 237 | 1 022 | 1 379 | 2 401 | 236 | 64 493 | 9 859 | 74 352 | 254 | 107 723 | 16 409 | 124 132 | 252 |
| 1981 | 20 971 | 4 221 | 25 192 | 227 | 1 302 | 1 347 | 2 649 | 261 | 63 796 | 9 300 | 73 096 | 250 | 110 884 | 14 927 | 125 811 | 255 |
| 1982 | 20 193 | 4 903 | 25 096 | 226 | 1 442 | 1 395 | 2 837 | 279 | 61 953 | 10 106 | 72 059 | 246 | 110 372 | 14 854 | 125 226 | 254 |

14. Nachtflugbewegungen auf den Landesflughäfen 1971–1982

Mouvements de nuit sur les aéroports nationaux 1971–1982

An- und Abflüge zwischen 22.00 und 06.00
Arrivées et départs entre 22.00 et 06.00

| Jahr Année | Basel | | | | Genève | | | | Zürich | | | |
|---------------|---|---|-------|-----------------|---|---|-------|-----------------|---|---|-------|-----------------|
| | 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 |
| 1971 | 2 640 | 1 783 | 4 423 | 100 | 4 180 | 1 158 | 5 338 | 100 | 5 671 | 1 142 | 6 813 | 100 |
| 1972 | 2 565 | 1 464 | 4 029 | 91 | 4 657 | 320 | 4 977 | 93 | 5 509 | 738 | 6 247 | 92 |
| 1973 | 2 538 | 463 | 3 001 | 68 | 4 513 | 388 | 4 901 | 92 | 5 252 | 735 | 5 987 | 88 |
| 1974 | 2 606 | 196 | 2 802 | 63 | 4 094 | 274 | 4 368 | 82 | 4 158 | 565 | 4 723 | 69 |
| 1975 | 2 526 | 225 | 2 751 | 62 | 3 944 | 287 | 4 231 | 79 | 3 478 | 537 | 4 015 | 59 |
| 1976 | 2 295 | 191 | 2 486 | 56 | 3 886 | 300 | 4 186 | 78 | 3 188 | 673 | 3 861 | 57 |
| 1977 | 2 533 | 342 | 2 875 | 65 | 4 464 | 391 | 4 855 | 91 | 3 354 | 1 026 | 4 380 | 64 |
| 1978 | 2 500 | 264 | 2 764 | 62 | 3 943 | 265 | 4 208 | 79 | 3 495 | 814 | 4 309 | 63 |
| 1979 | 2 548 | 434 | 2 982 | 67 | 3 364 | 202 | 3 566 | 67 | 3 214 | 655 | 3 869 | 57 |
| 1980 | 2 563 | 257 | 2 820 | 64 | 2 865 | 187 | 3 052 | 57 | 2 602 | 508 | 3 110 | 46 |
| 1981 | 2 937 | 202 | 3 139 | 71 | 3 294 | 195 | 3 489 | 65 | 3 264 | 504 | 3 768 | 55 |
| 1982 | 2 549 | 264 | 2 813 | 64 | 2 703 | 194 | 2 897 | 54 | 2 610 | 355 | 2 965 | 44 |

15. Passagiere im Linienverkehr auf den Flughäfen 1961–1982 Passagers dans le trafic de lignes sur les aéroports 1961–1982

| Jahr Année | Basel | | | | Bern | | | | Genève | | | | Zürich | | | |
|---------------|-----------------------------------|-------------------------------|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|--------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|-----------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|-----------|-------|
| | Eigen- verkehr Trafic local | Direkter Transit direct | Total | Index | Eigen- verkehr Trafic local | Direkter Transit direct | Total | Index | Eigen- verkehr Trafic local | Direkter Transit direct | Total | Index | Eigen- verkehr Trafic local | Direkter Transit direct | Total | Index |
| 1961 | 138 526 | 32 353 | 170 879 | 100 | 8 313 | — | 8 313 | 100 | 839 412 | 116 513 | 955 925 | 100 | 1 344 428 | 121 084 | 1 465 512 | 100 |
| 1966 | 200 280 | 31 039 | 231 319 | 135 | 22 601 | 1 800 | 24 401 | 294 | 1 397 195 | 189 850 | 1 587 045 | 166 | 2 293 708 | 259 447 | 2 553 155 | 174 |
| 1971 | 410 088 | 18 103 | 428 191 | 251 | 42 327 | 2 394 | 44 721 | 538 | 2 483 611 | 311 782 | 2 795 393 | 292 | 4 165 176 | 350 120 | 4 515 296 | 308 |
| 1972 | 460 797 | 32 600 | 493 397 | 289 | 2 140 | — | 2 140 | 26 | 2 654 691 | 355 550 | 3 010 241 | 315 | 4 404 714 | 336 212 | 4 740 926 | 323 |
| 1973 | 507 258 | 44 242 | 551 500 | 323 | 3 225 | — | 3 225 | 39 | 2 882 865 | 408 712 | 3 291 577 | 344 | 4 916 594 | 338 834 | 5 255 428 | 359 |
| 1974 | 504 500 | 62 483 | 566 983 | 332 | 4 575 | — | 4 575 | 55 | 2 843 966 | 436 380 | 3 280 346 | 343 | 4 976 678 | 337 216 | 5 313 894 | 363 |
| 1975 | 506 512 | 64 464 | 569 976 | 334 | 12 787 | — | 12 787 | 154 | 2 882 353 | 474 757 | 3 357 110 | 351 | 5 040 069 | 352 965 | 5 393 034 | 368 |
| 1976 | 545 988 | 77 294 | 623 282 | 365 | 14 042 | — | 14 042 | 169 | 3 089 331 | 497 933 | 3 587 264 | 375 | 5 437 261 | 344 494 | 5 781 755 | 394 |
| 1977 | 553 753 | 68 488 | 622 241 | 364 | 14 749 | — | 14 749 | 177 | 3 349 219 | 521 678 | 3 870 897 | 405 | 5 900 577 | 382 368 | 6 282 945 | 429 |
| 1978 | 591 042 | 57 776 | 648 818 | 380 | 13 749 | — | 13 749 | 165 | 3 504 238 | 572 960 | 4 077 198 | 427 | 6 194 311 | 320 816 | 6 515 127 | 445 |
| 1979 | 622 482 | 54 494 | 676 976 | 396 | 17 126 | — | 17 126 | 206 | 3 599 321 | 571 806 | 4 171 127 | 436 | 6 463 609 | 296 714 | 6 760 323 | 461 |
| 1980 | 653 087 | 43 651 | 696 738 | 408 | 20 538 | — | 20 538 | 247 | 3 593 472 | 525 443 | 4 118 915 | 431 | 6 573 248 | 282 448 | 6 855 696 | 468 |
| 1981 | 687 282 | 62 116 | 749 398 | 439 | 23 150 | — | 23 150 | 278 | 3 796 014 | 525 369 | 4 321 383 | 452 | 7 012 572 | 297 630 | 7 310 202 | 499 |
| 1982 | 635 873 | 42 856 | 678 729 | 397 | 23 160 | — | 23 160 | 279 | 3 736 986 | 502 967 | 4 239 953 | 444 | 6 990 413 | 325 843 | 7 316 256 | 499 |

16. Passagiere im Nichtlinienverkehr auf den Flughäfen 1961–1982 Passagers dans le trafic hors des lignes sur les aéroports 1961–1982

Ohne Rundflüge – Sans vols de plaisance

| Jahr Année | Basel | | | | Bern | | | | Genève | | | | Zürich | | | |
|---------------|-----------------------------------|-------------------------------|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|-------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|---------|-------|-----------------------------------|-------------------------------|-----------|-------|
| | Eigen- verkehr Trafic local | Direkter Transit direct | Total | Index | Eigen- verkehr Trafic local | Direkter Transit direct | Total | Index | Eigen- verkehr Trafic local | Direkter Transit direct | Total | Index | Eigen- verkehr Trafic local | Direkter Transit direct | Total | Index |
| 1961 | 67 800 | 9 301 | 77 101 | 100 | 603 | — | 603 | 100 | 21 755 | 8 540 | 30 295 | 100 | 43 850 | 8 726 | 52 576 | 100 |
| 1966 | 307 645 | 7 026 | 314 671 | 408 | 4 360 | 165 | 4 525 | 750 | 38 206 | 11 843 | 50 049 | 165 | 141 427 | 9 075 | 150 502 | 286 |
| 1971 | 329 291 | 7 488 | 336 749 | 437 | 2 786 | — | 2 786 | 462 | 253 942 | 21 816 | 275 758 | 910 | 595 033 | 20 690 | 615 723 | 1 171 |
| 1972 | 294 264 | 6 088 | 300 352 | 390 | 1 761 | — | 1 761 | 292 | 285 435 | 39 370 | 324 805 | 1 072 | 788 256 | 34 714 | 822 970 | 1 565 |
| 1973 | 254 998 | 4 853 | 259 851 | 337 | 1 313 | — | 1 313 | 218 | 367 694 | 45 609 | 413 303 | 1 364 | 940 973 | 36 864 | 977 837 | 1 860 |
| 1974 | 179 808 | 4 353 | 184 161 | 239 | 1 607 | — | 1 607 | 267 | 307 600 | 23 640 | 331 240 | 1 093 | 875 524 | 19 498 | 895 022 | 1 702 |
| 1975 | 178 026 | 3 550 | 181 576 | 236 | 1 322 | — | 1 322 | 219 | 333 451 | 21 783 | 355 234 | 1 172 | 929 145 | 22 552 | 951 697 | 1 810 |
| 1976 | 151 577 | 5 333 | 156 910 | 204 | 1 777 | — | 1 777 | 295 | 364 948 | 28 335 | 393 283 | 1 298 | 1 003 703 | 29 295 | 1 032 998 | 1 965 |
| 1977 | 167 094 | 7 551 | 174 645 | 227 | 2 096 | — | 2 096 | 348 | 447 865 | 48 566 | 496 431 | 1 638 | 1 171 279 | 27 858 | 1 199 137 | 2 281 |
| 1978 | 174 037 | 8 131 | 182 168 | 236 | 1 918 | — | 1 918 | 318 | 414 794 | 47 441 | 462 235 | 1 526 | 1 133 309 | 34 538 | 1 167 847 | 2 221 |
| 1979 | 232 143 | 9 596 | 241 739 | 314 | 1 943 | — | 1 943 | 322 | 418 006 | 70 305 | 488 311 | 1 612 | 1 065 892 | 38 713 | 1 104 605 | 2 101 |
| 1980 | 203 489 | 7 677 | 211 166 | 274 | 2 580 | — | 2 580 | 428 | 369 254 | 50 227 | 419 481 | 1 385 | 1 065 105 | 21 585 | 1 086 690 | 2 067 |
| 1981 | 167 226 | 5 328 | 172 554 | 224 | 2 387 | 16 | 2 403 | 399 | 383 915 | 33 031 | 416 946 | 1 376 | 971 574 | 23 404 | 994 978 | 1 892 |
| 1982 | 212 179 | 12 019 | 224 198 | 291 | 3 942 | 22 | 3 964 | 657 | 442 168 | 24 674 | 466 842 | 1 541 | 979 843 | 21 592 | 1 001 435 | 1 905 |

Anmerkungen: Gratispassagiere inbegriffen
Index: Total des Passagierverkehrs 1961 = 100

Remarques: Passagers transportés à titre gratuit inclus
Indice: total du trafic de passagers en 1961 = 100

17. Frachtverkehr auf den Flughäfen 1961–1982

Trafic de fret sur les aéroports 1961–1982

Eigenverkehr in Tonnen – Traffic local en tonnes

| Jahr Année | Basel | | | | Bern | | | | Genève | | | | Zürich | | | |
|---------------|---|---|--------|-----------------|---|---|-------|-----------------|---|---|--------|-----------------|---|---|---------|-----------------|
| | 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 | Linien- verkehr Trafic de lignes | Nicht- linien- verkehr Trafic hors des lignes | Total | Index Indice |
| 1961 | 1 661 | 532 | 2 193 | 100 | 53 | 5 | 58 | 100 | 6 416 | 491 | 6 907 | 100 | 17 115 | 888 | 18 003 | 100 |
| 1966 | 7 103 | 402 | 7 505 | 342 | 259 | 57 | 316 | 545 | 19 189 | 536 | 19 725 | 286 | 44 254 | 806 | 45 060 | 250 |
| 1971 | 11 407 | 1 634 | 13 041 | 595 | 161 | 39 | 200 | 345 | 25 033 | 1 488 | 26 521 | 384 | 95 503 | 2 366 | 97 869 | 544 |
| 1972 | 11 250 | 1 337 | 12 587 | 574 | 2 | 7 | 9 | 16 | 27 881 | 1 051 | 28 932 | 419 | 101 583 | 2 435 | 104 018 | 578 |
| 1973 | 13 009 | 1 967 | 14 976 | 683 | 7 | 54 | 61 | 105 | 32 030 | 583 | 32 613 | 472 | 110 133 | 3 792 | 113 925 | 633 |
| 1974 | 12 749 | 1 451 | 14 200 | 648 | 11 | 16 | 27 | 47 | 33 740 | 445 | 34 185 | 495 | 115 683 | 2 946 | 118 629 | 659 |
| 1975 | 11 900 | 2 664 | 14 564 | 665 | 13 | 7 | 20 | 34 | 30 564 | 5 162 | 35 726 | 517 | 111 380 | 2 436 | 113 816 | 632 |
| 1976 | 14 505 | 3 175 | 17 680 | 807 | 15 | 25 | 40 | 69 | 32 846 | 3 814 | 36 660 | 530 | 123 461 | 2 690 | 126 151 | 700 |
| 1977 | 14 597 | 6 908 | 21 505 | 982 | 24 | 9 | 33 | 57 | 33 777 | 914 | 34 691 | 502 | 137 121 | 2 087 | 139 208 | 772 |
| 1978 | 16 755 | 3 101 | 19 856 | 905 | 15 | 4 | 19 | 33 | 35 684 | 502 | 36 186 | 524 | 150 539 | 2 898 | 153 437 | 852 |
| 1979 | 17 611 | 3 789 | 21 400 | 976 | 16 | 14 | 30 | 52 | 35 515 | 918 | 36 433 | 527 | 152 103 | 4 608 | 156 711 | 870 |
| 1980 | 14 872 | 4 385 | 19 257 | 878 | 20 | 31 | 51 | 88 | 35 515 | 273 | 35 788 | 518 | 151 822 | 4 878 | 156 700 | 870 |
| 1981 | 14 615 | 3 329 | 17 944 | 818 | 17 | 11 | 28 | 48 | 32 493 | 213 | 32 706 | 474 | 159 354 | 2 635 | 161 989 | 900 |
| 1982 | 11 413 | 3 852 | 15 265 | 696 | 10 | 12 | 21 | 36 | 32 243 | 320 | 32 563 | 471 | 165 714 | 2 294 | 168 008 | 933 |

18. Postverkehr auf den Flughäfen 1961–1982

Trafic de poste sur les aéroports 1961–1982

Eigenverkehr in Tonnen – Traffic local en tonnes

| Jahr Année | Basel | | | | Bern | | | | Genève | | | | Zürich | | | |
|---------------|---|---|-------|-----------------|---|---|-------|-----------------|---|---|-------|-----------------|---|---|--------|-----------------|
| | 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 | Linien- verkehr Trafic de lignes | Nicht- linien- verkehr Trafic hors des lignes | Total | Index Indice |
| 1961 | 735 | 10 | 745 | 100 | – | – | – | – | 1 640 | 7 | 1 647 | 100 | 3 721 | 6 | 3 727 | 100 |
| 1966 | 950 | 15 | 965 | 130 | – | – | – | – | 2 646 | 9 | 2 655 | 161 | 4 921 | 8 | 4 929 | 132 |
| 1971 | 1 624 | 54 | 1 678 | 225 | – | – | – | – | 4 460 | 14 | 4 474 | 272 | 6 305 | 15 | 6 320 | 170 |
| 1972 | 1 632 | 18 | 1 650 | 221 | – | – | – | – | 4 771 | 10 | 4 781 | 290 | 6 188 | 8 | 6 196 | 166 |
| 1973 | 1 569 | 8 | 1 577 | 212 | – | – | – | – | 5 025 | 7 | 5 032 | 306 | 6 786 | 13 | 6 799 | 182 |
| 1974 | 1 670 | 11 | 1 681 | 226 | – | – | – | – | 5 501 | 4 | 5 505 | 334 | 7 117 | 14 | 7 131 | 191 |
| 1975 | 1 661 | 34 | 1 695 | 228 | – | – | – | – | 5 585 | 3 | 5 588 | 339 | 7 400 | 17 | 7 417 | 199 |
| 1976 | 2 360 | 17 | 2 377 | 319 | – | – | – | – | 5 921 | 10 | 5 931 | 360 | 8 481 | 18 | 8 499 | 228 |
| 1977 | 2 655 | 23 | 2 678 | 359 | – | – | – | – | 6 477 | 6 | 6 483 | 394 | 9 439 | 13 | 9 452 | 254 |
| 1978 | 2 852 | 17 | 2 869 | 385 | – | – | – | – | 6 738 | 7 | 6 745 | 410 | 9 014 | 11 | 9 025 | 242 |
| 1979 | 2 903 | 11 | 2 914 | 391 | – | – | – | – | 5 879 | 6 | 5 885 | 357 | 9 386 | 14 | 9 400 | 252 |
| 1980 | 3 169 | 11 | 3 180 | 427 | – | – | – | – | 6 271 | 3 | 6 274 | 381 | 9 886 | 10 | 9 896 | 266 |
| 1981 | 3 088 | 4 | 3 092 | 415 | – | – | – | – | 7 037 | 6 | 7 043 | 428 | 11 090 | 9 | 11 099 | 298 |
| 1982 | 2 093 | 8 | 2 101 | 282 | – | – | – | – | 7 465 | 3 | 7 468 | 453 | 12 593 | 8 | 12 601 | 338 |

Anmerkungen: Gratisfracht inbegriffen
Index: 1961 = 100

Remarques: Fret transporté à titre gratuit inclus
Indice: 1961 = 100

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

Europa – Europe

| Abfliegende Passagiere – Passagers partants | Total Schweiz (Passagiere einmal gezählt Total Suisse (passagers comptés une fois) | | Basel | | Genève | | Zürich | |
|---|---|------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 |
| | Belgien – Belgique | 135 893 | 129 598 | 8 601 | 7 636 | 73 100 | 69 905 | 58 066 |
| Bulgarien – Bulgarie | 8 920 | 8 643 | 231 | 228 | 1 371 | 1 212 | 8 588 | 8 211 |
| Dänemark – Danemark | 60 179 | 56 267 | 2 764 | 1 606 | 19 577 | 17 870 | 40 611 | 39 612 |
| Deutschland (BRD) – Allemagne (RFA) | 588 886 | 571 440 | 23 342 | 20 826 | 111 178 | 107 941 | 490 796 | 478 017 |
| davon – dont: | | | | | | | | |
| Berlin | 37 750 | 31 959 | 1 426 | 1 023 | 5 169 | 4 483 | 32 439 | 27 484 |
| Düsseldorf | 122 146 | 119 459 | 5 668 | 4 559 | 27 501 | 25 014 | 94 360 | 95 826 |
| Frankfurt – Francfort | 134 566 | 139 780 | 2 512 | 2 445 | 36 009 | 37 091 | 98 897 | 103 163 |
| Hamburg – Hambourg | 57 692 | 54 976 | 3 241 | 2 809 | 9 457 | 8 224 | 49 078 | 48 510 |
| Köln – Cologne | 31 519 | 29 709 | 789 | 691 | 3 832 | 3 638 | 28 654 | 26 996 |
| München – Munich | 121 019 | 118 600 | 7 135 | 7 747 | 15 616 | 16 887 | 111 740 | 105 641 |
| Stuttgart | 41 538 | 37 062 | 1 080 | 298 | 5 165 | 5 269 | 40 753 | 36 945 |
| Finnland – Finlande | 31 052 | 30 237 | 1 570 | 1 088 | 6 665 | 5 453 | 25 502 | 27 127 |
| Frankreich – France | 632 481 | 607 643 | 96 533 | 101 403 | 350 277 | 322 345 | 203 798 | 200 641 |
| davon – dont: Paris | 478 012 | 457 649 | 72 529 | 82 836 | 267 339 | 238 865 | 146 508 | 142 610 |
| Nizza – Nice | 94 414 | 91 994 | 6 936 | 5 240 | 52 832 | 52 081 | 39 224 | 39 269 |
| Griechenland – Grèce | 107 153 | 106 987 | 5 258 | 3 894 | 46 449 | 47 034 | 64 244 | 63 111 |
| davon – dont: Athen – Athènes | 97 290 | 95 020 | 4 768 | 3 515 | 42 166 | 43 127 | 58 084 | 54 055 |
| Grossbritannien – Grande-Bretagne | 509 725 | 525 034 | 43 672 | 43 654 | 197 017 | 209 230 | 275 571 | 277 740 |
| davon – dont: London – Londres | 439 522 | 457 741 | 39 002 | 39 216 | 176 547 | 189 012 | 226 718 | 231 708 |
| Manchester | 42 993 | 43 399 | 2 468 | 2 487 | 10 390 | 9 641 | 33 106 | 34 119 |
| Holland – Hollande | 151 666 | 151 325 | 9 932 | 10 326 | 51 057 | 51 103 | 96 006 | 95 232 |
| Irland – Irlande | 26 579 | 24 686 | 2 322 | 880 | 6 985 | 6 824 | 19 056 | 18 626 |
| Italien – Italie | 249 082 | 260 927 | 12 730 | 11 203 | 87 407 | 95 654 | 160 228 | 163 882 |
| davon – dont: Rom – Rome | 95 104 | 96 501 | 4 503 | 4 267 | 44 960 | 46 885 | 49 797 | 48 530 |
| Mailand – Milan | 102 810 | 106 223 | 4 752 | 3 983 | 29 852 | 32 749 | 72 768 | 74 522 |
| Jugoslawien – Yougoslavie | 61 770 | 56 884 | 1 995 | 1 777 | 4 872 | 4 604 | 61 704 | 56 738 |
| davon – dont: Belgrad – Belgrade | 24 860 | 23 527 | 959 | 956 | 2 436 | 2 223 | 24 842 | 23 469 |
| Luxemburg – Luxembourg | 8 535 | 8 895 | 53 | 79 | 2 088 | 2 111 | 7 493 | 7 797 |
| Malta – Malte | 8 270 | 10 792 | 579 | 419 | 1 074 | 1 621 | 7 709 | 10 110 |
| Norwegen – Norvège | 30 208 | 30 784 | 1 172 | 945 | 10 945 | 11 342 | 19 887 | 20 280 |
| davon – dont: Oslo | 24 747 | 24 871 | 912 | 712 | 9 594 | 9 816 | 15 490 | 15 727 |
| Österreich – Autriche | 178 440 | 174 384 | 6 779 | 6 592 | 18 451 | 19 266 | 166 619 | 161 258 |
| davon – dont: Wien – Vienne | 118 742 | 114 452 | 5 401 | 5 373 | 14 567 | 15 234 | 107 284 | 101 877 |
| Salzburg – Salzbourg | 27 888 | 26 694 | 745 | 463 | 1 772 | 1 599 | 27 923 | 26 665 |
| Polen – Pologne | 17 319 | 10 281 | 475 | 140 | 4 250 | 2 839 | 14 137 | 8 152 |
| Portugal | 86 880 | 86 866 | 3 951 | 3 039 | 45 925 | 46 443 | 47 398 | 45 988 |
| davon – dont: Lissabon – Lisbonne | 57 966 | 56 260 | 2 390 | 1 582 | 24 398 | 24 219 | 35 316 | 33 584 |
| Porto | 21 057 | 23 053 | 1 043 | 1 001 | 18 468 | 19 062 | 7 132 | 7 938 |
| Rumänien – Roumanie | 11 785 | 10 436 | 320 | 728 | 1 268 | 853 | 11 734 | 10 383 |
| Schweden – Suède | 62 199 | 60 344 | 2 935 | 2 309 | 17 557 | 17 857 | 49 686 | 47 644 |
| davon – dont: Stockholm | 46 686 | 43 745 | 2 110 | 1 662 | 13 787 | 13 045 | 37 852 | 35 496 |
| Spanien – Espagne | 256 110 | 264 138 | 14 044 | 11 975 | 129 254 | 131 759 | 129 958 | 135 278 |
| davon – dont: Madrid | 87 290 | 86 560 | 2 650 | 2 545 | 43 939 | 43 377 | 44 747 | 44 256 |
| Barcelona – Barcelone | 63 217 | 65 444 | 3 186 | 3 087 | 37 470 | 35 868 | 27 884 | 31 228 |
| Malaga | 31 256 | 35 880 | 1 509 | 1 150 | 16 078 | 16 114 | 16 130 | 20 327 |
| Mallorca – Majorque | 35 599 | 34 456 | 4 155 | 3 053 | 11 776 | 12 777 | 21 411 | 20 195 |
| Tschechoslowakei – Tchécoslovaquie | 20 810 | 19 235 | 598 | 391 | 2 385 | 2 056 | 20 160 | 18 640 |
| Türkei – Turquie | 66 514 | 68 108 | 2 824 | 2 131 | 15 752 | 15 377 | 58 100 | 59 991 |
| davon – dont: Istanbul – Istantoul | 50 349 | 50 607 | 1 854 | 1 627 | 12 378 | 12 428 | 43 692 | 43 796 |
| Ungarn – Hongrie | 40 101 | 42 053 | 1 161 | 1 259 | 3 511 | 3 806 | 39 593 | 41 649 |
| UdSSR – URSS | 19 501 | 18 285 | 417 | 373 | 4 699 | 4 921 | 16 199 | 14 857 |
| Übrige Länder – Autres pays | 3 098 | 3 507 | 215 | 119 | 556 | 398 | 2 720 | 3 278 |
| Total | 3 373 156 | 3 337 779 | 244 473 | 235 020 | 1 213 670 | 1 199 864 | 2 095 563 | 2 070 470 |

20. Verkehrsströme im Linienverkehr – Courants dans le trafic de lignes

Ubrige Welt – Reste du monde

| Abfliegende Passagiere – Passagers partants | Total Schweiz (Passagiere einmal gezählt Total Suisse (passagers comptés une fois) | | Basel | | Genève | | Zürich | |
|--|---|------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 |
| | Afrika – Afrique | 373 627 | 354 605 | 16 753 | 14 338 | 165 203 | 156 228 | 217 941 |
| Ägypten – Egypte | 51 656 | 50 425 | 1 514 | 1 334 | 19 064 | 18 722 | 35 317 | 34 714 |
| Algerien – Algérie | 56 185 | 51 697 | 3 254 | 2 764 | 35 434 | 30 887 | 22 664 | 22 050 |
| Elfenbeinküste – Côte d'Ivoire | 11 356 | 10 601 | 705 | 575 | 8 507 | 7 915 | 2 992 | 2 980 |
| Kamerun – Cameroun | 5 023 | 6 338 | 376 | 267 | 3 317 | 4 560 | 1 725 | 1 907 |
| Kanarische Inseln – Iles Canaries | 11 255 | 8 600 | 497 | 456 | 3 784 | 3 045 | 7 757 | 5 738 |
| Kenia – Kenya | 16 007 | 12 325 | 613 | 379 | 5 410 | 4 514 | 12 115 | 8 550 |
| Libyen – Libye | 26 689 | 21 599 | 387 | 311 | 2 031 | 1 855 | 26 203 | 21 203 |
| Marokko – Maroc | 22 289 | 24 478 | 1 056 | 949 | 16 152 | 17 020 | 6 871 | 8 320 |
| Nigeria – Nigéria | 40 038 | 36 049 | 874 | 881 | 10 642 | 5 629 | 30 182 | 31 857 |
| Senegal – Sénégal | 6 568 | 6 288 | 347 | 219 | 5 248 | 4 850 | 1 844 | 1 897 |
| Südafrika – Afrique du Sud | 31 970 | 33 412 | 1 084 | 1 078 | 7 941 | 8 551 | 24 989 | 25 788 |
| Sudan – Soudan | 7 750 | 7 114 | 145 | 70 | 3 733 | 3 573 | 4 312 | 3 746 |
| Tansania – Tanzanie | 7 075 | 7 833 | 104 | 113 | 3 634 | 4 551 | 3 521 | 3 336 |
| Tunesien – Tunisie | 40 212 | 43 722 | 4 446 | 3 578 | 23 638 | 25 280 | 13 525 | 16 228 |
| Zaire | 6 893 | 6 931 | 179 | 104 | 3 866 | 3 622 | 3 150 | 3 509 |
| Asien – Asie | 408 735 | 438 807 | 14 033 | 10 285 | 121 272 | 127 290 | 307 368 | 334 838 |
| Arabische Emirate – Emirats arabes | 11 980 | 12 857 | 204 | 168 | 2 032 | 2 516 | 11 005 | 11 234 |
| China – Chine | 7 821 | 9 322 | 168 | 122 | 2 991 | 3 101 | 5 102 | 6 473 |
| Hongkong – Hong Kong | 15 809 | 16 856 | 347 | 305 | 3 850 | 3 722 | 12 239 | 13 685 |
| Indien – Inde | 25 798 | 28 277 | 571 | 397 | 11 914 | 13 556 | 14 810 | 15 830 |
| Indonesien – Indonésie | 8 316 | 8 059 | 324 | 238 | 1 843 | 1 771 | 6 898 | 6 748 |
| Irak | 9 636 | 15 833 | 175 | 180 | 4 215 | 4 641 | 6 206 | 12 390 |
| Iran | 4 572 | 8 890 | 79 | 61 | 1 137 | 1 177 | 3 655 | 8 440 |
| Israel – Israël | 97 963 | 91 441 | 6 870 | 3 967 | 12 385 | 11 083 | 88 368 | 83 401 |
| Japan – Japon | 60 064 | 68 598 | 1 209 | 1 066 | 25 894 | 28 130 | 36 363 | 43 604 |
| Jordanien – Jordanie | 9 263 | 7 776 | 109 | 131 | 3 670 | 3 658 | 6 215 | 4 674 |
| Kuwait – Koweït | 9 318 | 11 374 | 153 | 234 | 4 913 | 6 225 | 5 393 | 6 610 |
| Libanon – Liban | 15 139 | 11 230 | 224 | 140 | 9 505 | 6 853 | 6 922 | 5 437 |
| Philippinen – Philippines | 10 504 | 9 829 | 231 | 261 | 1 509 | 1 757 | 9 417 | 8 422 |
| Saudiarabien – Arabie saoudite | 39 603 | 47 806 | 758 | 741 | 19 074 | 21 541 | 23 838 | 30 556 |
| Singapur – Singapour | 15 323 | 17 219 | 267 | 213 | 2 291 | 2 422 | 13 383 | 15 228 |
| Sri Lanka | 16 335 | 15 985 | 287 | 140 | 2 191 | 3 138 | 14 635 | 13 102 |
| Südkorea – Corée du Sud | 8 919 | 10 309 | 144 | 83 | 697 | 631 | 8 331 | 9 837 |
| Syrien – Syrie | 5 419 | 5 733 | 228 | 187 | 1 851 | 2 073 | 4 791 | 4 998 |
| Thailand – Thaïlande | 10 200 | 12 068 | 469 | 380 | 2 564 | 2 846 | 8 112 | 9 544 |
| Zypern – Chypre | 10 973 | 12 000 | 784 | 750 | 1 975 | 2 273 | 9 852 | 10 574 |
| Australien, Ozeanien – Australie, Océanie | 11 307 | 11 485 | 459 | 369 | 2 705 | 2 608 | 8 906 | 9 241 |
| Amerika – Amérique | 514 811 | 506 598 | 25 720 | 22 399 | 145 317 | 136 791 | 392 221 | 387 843 |
| Argentinien – Argentine | 15 491 | 14 088 | 328 | 206 | 4 568 | 3 559 | 11 403 | 11 035 |
| Brasilien – Brésil | 26 822 | 27 743 | 856 | 784 | 8 999 | 9 986 | 19 008 | 18 975 |
| Kanada – Canada | 73 255 | 66 659 | 2 527 | 1 716 | 14 106 | 13 164 | 66 979 | 60 835 |
| Mexiko – Mexique | 9 639 | 6 241 | 481 | 315 | 2 667 | 2 217 | 7 176 | 4 142 |
| USA – Etats-Unis | 350 783 | 351 096 | 12 090 | 9 043 | 106 131 | 99 388 | 264 991 | 268 976 |
| Venezuela | 7 005 | 7 445 | 209 | 137 | 1 656 | 1 593 | 5 723 | 6 276 |
| Zentralamerikanische Inseln – Iles de l'Amérique centrale | 16 727 | 20 774 | 8 468 | 9 688 | 2 572 | 3 200 | 6 084 | 8 451 |
| Total | 1 308 480 | 1 311 495 | 56 965 | 47 391 | 434 497 | 422 917 | 926 436 | 939 709 |

21. Verkehrsströme im Nichtlinienverkehr – Courants dans le trafic hors des lignes

| Abfliegende Passagiere – Passagers partants | Total Nichtlinienverkehr Total trafic hors des lignes | | Pauschalflugreiseverkehr Trafic de voyages à forfait | | Davon Städteflüge Dont vols intervilés | |
|---|--|----------------|---|----------------|---|----------------|
| | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 |
| A. Nach europäischen Ländern A destination de pays européens | | | | | | |
| Bulgarien – Bulgarie | 8 421 | 7 227 | 8 365 | 7 198 | – | – |
| davon – dont: Sofia | 2 093 | 2 213 | 2 037 | 2 184 | 2 023 | 2 045 |
| Dänemark – Danemark | 6 185 | 5 641 | 5 835 | 5 376 | 789 | 698 |
| Deutschland (BRD) – Allemagne (RFA) | 17 740 | 12 632 | 6 881 | 4 925 | – | – |
| davon – dont: Berlin | 6 344 | 5 158 | 6 214 | 4 581 | 4 554 | 3 618 |
| Hannover – Hanovre | 8 188 | 4 902 | – | 115 | – | – |
| Deutschland (DDR) – Allemagne (RDA) | 1 941 | 1 844 | 289 | 231 | – | 142 |
| Finnland – Finlande | 6 453 | 5 715 | 5 459 | 4 772 | – | – |
| Frankreich – France | 19 872 | 14 827 | 14 887 | 11 535 | – | – |
| davon – dont: Korsika – Corse | 7 207 | 5 888 | 7 124 | 5 847 | – | – |
| Lourdes | 4 005 | 4 056 | 3 975 | 4 056 | – | – |
| Griechenland – Grèce | 68 904 | 83 422 | 68 059 | 81 216 | – | – |
| davon – dont: Athen – Athènes | 10 754 | 14 511 | 10 081 | 13 128 | – | 290 |
| Korfu – Corfou | 3 818 | 3 105 | 3 646 | 2 495 | – | – |
| Kreta – Crète | 21 265 | 25 354 | 21 265 | 25 354 | – | – |
| Rhodos – Rhodes | 20 440 | 19 687 | 20 440 | 19 687 | – | – |
| übrige Inseln – autres îles | 8 602 | 18 115 | 8 602 | 18 115 | – | – |
| Grossbritannien – Grande-Bretagne | 185 078 | 232 849 | 178 812 | 226 703 | – | – |
| davon – dont: London – Londres | 171 710 | 202 108 | 166 154 | 196 694 | 94 970 | 86 913 |
| Manchester | 6 664 | 9 246 | 6 477 | 9 037 | – | 68 |
| Glasgow/Prestwick | 2 566 | 7 168 | 2 371 | 7 069 | – | – |
| Holland – Hollande | 4 733 | 4 233 | 3 352 | 3 641 | – | – |
| davon – dont: Amsterdam | 2 708 | 4 053 | 1 377 | 3 641 | 1 277 | 1 413 |
| Island – Islande | 2 537 | 1 180 | 2 537 | 1 180 | – | – |
| Italien – Italie | 15 272 | 18 259 | 14 249 | 16 834 | – | – |
| davon – dont: Rom – Rome | 2 962 | 3 284 | 2 828 | 2 853 | 2 828 | 2 850 |
| Sardinien – Sardaigne | 6 951 | 7 017 | 6 912 | 6 881 | – | – |
| Jugoslawien – Yougoslavie | 3 894 | 4 091 | 3 541 | 3 811 | – | – |
| davon – dont: Dubrovnik | 1 693 | 1 854 | 1 688 | 1 854 | – | 1 158 |
| Norwegen – Norvège | 604 | 3 099 | 50 | 1 809 | – | – |
| Österreich – Autriche: Wien – Vienne | 5 275 | 4 620 | 4 751 | 3 827 | 4 074 | 3 135 |
| Portugal | 11 630 | 10 176 | 10 945 | 10 152 | – | – |
| davon – dont: Lissabon – Lisbonne | 7 703 | 7 517 | 7 081 | 7 517 | 5 273 | 4 493 |
| Rumänien – Roumanie | 3 297 | 1 009 | 3 297 | 919 | – | – |
| Schweden – Suède | 29 478 | 29 722 | 28 713 | 28 510 | – | – |
| davon – dont: Stockholm | 18 851 | 20 768 | 18 390 | 19 965 | 656 | 1 082 |
| Göteborg | 6 309 | 6 611 | 6 301 | 6 301 | – | – |
| Spanien – Espagne | 139 348 | 139 599 | 112 911 | 116 015 | – | – |
| davon – dont: Palma/Ibiza | 107 856 | 111 735 | 107 309 | 115 539 | – | 43 |
| Santiago de Compostela | 24 499 | 21 765 | – | 30 | – | – |
| Tschechoslowakei – Tchécoslovaquie: Prag – Prague | 1 403 | 1 325 | 1 402 | 907 | 1 402 | 907 |
| Türkei – Turquie: Istanbul – Istantboul | – | 1 907 | – | 1 906 | – | 1 697 |
| Ungarn – Hongrie: Budapest | 1 210 | 2 341 | 954 | 2 249 | 954 | 1 662 |
| Übrige Länder – Autre pays | 1 929 | 2 215 | 630 | 1 367 | 703 | 130 |
| Total | 535 676 | 587 933 | 475 919 | 535 083 | 119 503 | 112 344 |
| B. Nach aussereuropäischen Ländern A destination de pays extra-européens | | | | | | |
| Afrika – Afrique | 123 363 | 132 149 | 123 255 | 131 825 | 740 | – |
| davon – dont: Algerien – Algérie | 758 | 1 038 | 750 | 1 038 | – | – |
| Kanarische Inseln – Iles Canaries | 51 144 | 56 212 | 51 144 | 56 212 | – | – |
| Kenia – Kenya | 26 262 | 30 124 | 26 262 | 30 124 | – | – |
| Marokko – Maroc | 6 877 | 6 576 | 6 877 | 6 344 | – | – |
| Seychellen – Seychelles | – | 982 | – | 982 | – | – |
| Togo | 8 852 | 10 478 | 8 852 | 10 478 | – | – |
| Tunesien – Tunisie | 27 968 | 26 133 | 27 968 | 26 129 | – | 253 |
| Asien – Asie | 22 165 | 26 670 | 21 192 | 25 947 | – | – |
| davon – dont: Israel – Israël | 1 330 | 7 858 | 613 | 7 556 | – | – |
| Malediven – Maldives | 356 | 1 502 | 356 | 1 502 | – | – |
| Sri Lanka | 14 178 | 10 532 | 14 178 | 10 532 | – | – |
| Thailand – Thaïlande | 3 266 | 1 780 | 3 265 | 1 780 | – | – |
| Zypern – Chypre | 2 694 | 3 645 | 2 690 | 3 636 | – | – |
| Amerika – Amérique | 63 525 | 52 636 | 39 677 | 28 637 | – | – |
| davon – dont: Vereinigte Staaten – Etats-Unis | 47 724 | 45 276 | 25 400 | 21 295 | – | 192 |
| Zentralamerikanische Inseln – Iles de l'Amérique centrale | 3 454 | 2 220 | 2 915 | 2 220 | – | – |
| Brasilien – Brésil | 5 626 | 4 492 | 5 625 | 4 491 | – | – |
| Total | 209 053 | 211 455 | 184 124 | 186 409 | 740 | 445 |
| Gesamttotal – Total général | 744 729 | 799 388 | 660 043 | 721 492 | 120 243 | 112 789 |

22. Luftfrachtverkehr nach Herkunfts- und Bestimmungsländern

Nettogewicht in Tonnen – Poids net en tonnes

Trafic de fret d'après les pays d'origine et de destination

gemäss Frachtmanifest – selon le manifeste de marchandises

| | Ankunft – Arrivée | | Abflug – Départ | | Total | |
|---|-------------------|---------------|-----------------|---------------|----------------|----------------|
| | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 |
| 1. Europäische Länder – Pays européens | | | | | | |
| Belgien – Belgique | 732 | 699 | 625 | 495 | 1 357 | 1 194 |
| Bulgarien – Bulgarie | 124 | 76 | 114 | 138 | 238 | 214 |
| Dänemark – Danemark | 291 | 217 | 205 | 199 | 497 | 415 |
| Deutschland (BRD) – Allemagne (RFA) | 2 692 | 2 311 | 1 431 | 1 262 | 4 123 | 3 574 |
| Finnland – Finlande | 135 | 112 | 264 | 274 | 399 | 385 |
| Frankreich – France | 1 729 | 1 668 | 1 224 | 1 134 | 2 953 | 2 801 |
| Griechenland – Grèce | 665 | 510 | 538 | 386 | 1 203 | 895 |
| Grossbritannien – Grande-Bretagne | 3 683 | 3 511 | 3 220 | 2 930 | 6 903 | 6 442 |
| Niederlande – Pays-Bas | 1 385 | 1 152 | 756 | 645 | 2 141 | 1 797 |
| Irland – Irlande | 266 | 248 | 217 | 229 | 483 | 476 |
| Italien – Italie | 991 | 920 | 932 | 1 081 | 1 923 | 2 001 |
| Jugoslawien – Yougoslavie | 155 | 180 | 320 | 227 | 475 | 407 |
| Norwegen – Norvège | 94 | 83 | 240 | 231 | 334 | 314 |
| Österreich – Autriche | 382 | 392 | 479 | 477 | 862 | 869 |
| Portugal | 350 | 418 | 293 | 284 | 643 | 702 |
| Schweden – Suède | 335 | 341 | 509 | 460 | 844 | 801 |
| Spanien – Espagne | 910 | 944 | 1 001 | 922 | 1 911 | 1 866 |
| Türkei – Turquie | 1 123 | 1 383 | 263 | 252 | 1 387 | 1 635 |
| Ungarn – Hongrie | 49 | 63 | 261 | 224 | 309 | 286 |
| UdSSR – URSS | 319 | 259 | 414 | 627 | 733 | 886 |
| Übrige Länder – Autres pays | 175 | 134 | 434 | 388 | 609 | 522 |
| Total | 16 586 | 15 621 | 13 742 | 12 863 | 30 327 | 28 484 |
| 2. Aussereuropäische Länder – Pays extra-européens | | | | | | |
| Afrika – Afrique | 5 228 | 6 165 | 5 382 | 4 319 | 10 610 | 10 484 |
| Ägypten – Égypte | 827 | 996 | 472 | 437 | 1 299 | 1 433 |
| Algerien – Algérie | 30 | 26 | 519 | 429 | 549 | 455 |
| Elfenbeinküste – Côte d'Ivoire | 493 | 493 | 118 | 74 | 612 | 566 |
| Ghana | 71 | 171 | 63 | 62 | 135 | 232 |
| Kanarische Inseln – Iles Canaries | 407 | 470 | 72 | 67 | 479 | 536 |
| Kenia – Kenya | 676 | 684 | 102 | 132 | 779 | 816 |
| Marokko – Maroc | 284 | 343 | 185 | 175 | 469 | 517 |
| Nigeria – Nigéria | 96 | 58 | 324 | 478 | 420 | 535 |
| Senegal – Sénégal | 109 | 172 | 38 | 30 | 147 | 202 |
| Südafrika – Afrique du Sud | 1 423 | 1 696 | 1 330 | 921 | 2 754 | 2 617 |
| Tunesien – Tunisie | 99 | 107 | 184 | 228 | 283 | 335 |
| Zimbabwe | 393 | 677 | 50 | 68 | 443 | 745 |
| Asien – Asie | 11 193 | 11 944 | 17 362 | 18 449 | 28 555 | 30 392 |
| Arabische Emirate – Emirats arabes | 197 | 228 | 837 | 766 | 1 034 | 994 |
| Bahrain – Bahreïn | 19 | 12 | 229 | 192 | 248 | 205 |
| China – Chine | 88 | 122 | 148 | 171 | 236 | 292 |
| Taiwan | 307 | 248 | 188 | 144 | 495 | 392 |
| Hongkong – Hong Kong | 1 713 | 2 213 | 474 | 675 | 2 187 | 2 888 |
| Indien – Inde | 1 681 | 1 585 | 882 | 987 | 2 563 | 2 572 |
| Indonesien – Indonésie | 144 | 141 | 209 | 271 | 354 | 411 |
| Irak | 34 | 60 | 385 | 2 830 | 419 | 2 890 |
| Iran | 276 | 150 | 1 449 | 570 | 1 724 | 719 |
| Israel – Israël | 1 517 | 1 839 | 1 430 | 1 773 | 2 947 | 3 612 |
| Japan – Japon | 1 795 | 2 283 | 3 460 | 2 631 | 5 255 | 4 913 |
| Jordanien – Jordanie | 56 | 32 | 694 | 453 | 751 | 485 |
| Korea (Süd) – Corée (Sud) | 246 | 231 | 259 | 263 | 505 | 494 |
| Kuweit – Koweït | 39 | 56 | 559 | 592 | 598 | 648 |
| Libanon – Liban | 91 | 69 | 881 | 755 | 973 | 824 |
| Pakistan | 821 | 787 | 294 | 217 | 1 115 | 1 005 |
| Philippinen – Philippines | 143 | 96 | 330 | 280 | 472 | 377 |
| Katar – Qatar | 17 | 9 | 293 | 267 | 310 | 276 |
| Saudiarabien – Arabie saoudite | 127 | 175 | 2 684 | 2 707 | 2 810 | 2 882 |
| Singapur – Singapour | 722 | 619 | 794 | 801 | 1 516 | 1 420 |
| Thailand – Thaïlande | 645 | 504 | 252 | 287 | 897 | 791 |
| Zypern – Chypre | 36 | 65 | 102 | 232 | 138 | 297 |
| Australien, Ozeanien – Australie, Océanie | 330 | 297 | 1 119 | 1 386 | 1 449 | 1 683 |
| Amerika – Amérique | 20 400 | 17 850 | 22 855 | 21 315 | 43 255 | 39 165 |
| Kanada – Canada | 2 023 | 1 702 | 1 905 | 1 927 | 3 928 | 3 629 |
| Mexiko – Mexique | 218 | 124 | 430 | 341 | 648 | 465 |
| Vereinigte Staaten – États-Unis | 14 802 | 13 256 | 17 174 | 16 655 | 31 976 | 29 912 |
| Zentralamerika – Amérique centrale | 117 | 182 | 442 | 388 | 559 | 570 |
| Argentinien – Argentine | 1 776 | 1 355 | 948 | 510 | 2 724 | 1 865 |
| Brasilien – Brésil | 586 | 538 | 905 | 719 | 1 492 | 884 |
| Chile – Chili | 183 | 164 | 135 | 100 | 318 | 265 |
| Kolumbien – Colombie | 279 | 275 | 182 | 81 | 461 | 355 |
| Venezuela | 38 | 47 | 381 | 370 | 419 | 417 |
| Total | 37 151 | 36 255 | 46 719 | 45 469 | 83 869 | 81 724 |
| Diverse – Divers | 291 | 175 | 73 | 76 | 365 | 251 |
| Gesamttotal – Total général | 54 028 | 52 051 | 60 534 | 58 408 | 114 562 | 110 459 |

23. Luftfahrtpersonal – Personnel aéronautique

| Gültige Ausweise und Bewilligungen am 31. Dezember Licences personnelles et autorisations valables le 31 décembre | 1981 | 1982 |
|--|---------------|---------------|
| 1. Schulen für die Ausbildung von – Ecoles pour l'instruction des | | |
| Privatpiloten bis Linienspiloten (nur Theorie) – Pilotes privés jusqu'à pilotes de ligne (théorie seulement) | 2 | 2 |
| Privatpiloten – Pilotes privés | 1 | 1 |
| Privat- und Berufspiloten – Pilotes privés et professionnels | 37 | 37 |
| Privat- und Berufspiloten, inkl. IFR-Piloten – Pilotes privés et professionnels, inclus pilotes de vol aux instruments | 6 | 6 |
| IFR-Piloten – Pilotes de vol aux instruments | 1 | 1 |
| Linienspiloten – Pilotes de ligne | 4 | 4 |
| Hubschrauberpiloten – Pilotes d'hélicoptère | 11 | 12 |
| Segelfliegern – Pilotes de planeur | 39 | 40 |
| Fallschirmspringern – Parachutistes | 7 | 7 |
| Ballonfahrern – Pilotes de ballon | 14 | 15 |
| Total | 122 | 125 |
| 2. Flugpersonal – Personnel navigant | | |
| Privatpiloten – Pilotes privés | 6 697 | 7 041 |
| Berufspiloten (beschränkter Ausweis) – Pilotes professionnels (licences restreintes) | 483 | 571 |
| Berufspiloten – Pilotes professionnels | 958 | 953 |
| Berufspiloten 1. Klasse – Pilotes professionnels de 1 ^{re} classe | 127 | 126 |
| Linienspiloten – Pilotes de ligne | 645 | 672 |
| Segelflieger – Pilotes de planeur | 2 748 | 2 888 |
| Bordradiotelefonisten – Radiotéléphonistes navigants | 100 | 118 |
| Bordtechniker – Mécaniciens navigants | 225 | 207 |
| Ballonfahrer – Pilotes de ballon | 164 | 184 |
| Berufs-Hubschrauberpiloten – Pilotes d'hélicoptère professionnels | 195 | 197 |
| Privat-Hubschrauberpiloten – Pilotes d'hélicoptère privés | 219 | 277 |
| Fallschirmspringer – Parachutistes | 459 | 538 |
| Anerkennungen von ausländischen Ausweisen – Validations de licences étrangères | 258 | 281 |
| Lernausweise für Motor- und Segelflugschüler – Cartes d'élèves-pilotes d'avion et de planeur | 2 445 | 2 475 |
| Lernausweise für Bordtechniker – Cartes d'élèves-mécaniciens navigants | 2 | – |
| Lernausweise für Ballonfahrer – Cartes d'élèves-pilotes de ballon | 39 | 49 |
| Lernausweise für Hubschrauberpiloten – Cartes d'élèves-pilotes d'hélicoptère | 75 | 80 |
| Lernausweise für Fallschirmspringer – Cartes d'élèves-parachutistes | 942 | 1 082 |
| Sonderbewilligungen für Instrumentenflug – Permis spéciaux de vol aux instruments | 1 535 | 1 575 |
| Lehrausweise für die Instruktion von Flugpersonal – Permis d'instructeur pour la formation du personnel navigant | 907 | 962 |
| Total | 19 223 | 20 276 |
| 3. Bodenpersonal – Personnel de l'infrastructure | | |
| Luftfahrzeugkontrolleure Kategorie I – Contrôleurs d'aéronefs de catégorie I | 221 | 231 |
| Luftfahrzeugkontrolleure Kategorie II – Contrôleurs d'aéronefs de catégorie II | 614 | 630 |
| Fallschirmwarte – Plieurs de parachutes | 77 | 86 |
| Luftfahrzeugschweisser – Soudeurs d'aéronefs | 50 | 47 |
| Flugverkehrsleiter Kategorie I – Contrôleurs de la circulation aérienne de catégorie I | 274 | 295 |
| Flugverkehrsleiter Kategorie II – Contrôleurs de la circulation aérienne de catégorie II | 46 | 52 |
| Flugverkehrsleiter-Gehilfen – Aides-contrôleurs de la circulation aérienne | 25 | 22 |
| Flugdienstberater – Agents techniques d'exploitation | 80 | 80 |
| Total | 1 387 | 1 443 |

24. Förderung des fliegerischen Nachwuchses – Encouragement de la formation aéronautique

| | 1981 | | | 1982 | | |
|---|---------------------------|--------------------------|----------------------------|---------------------------|--------------------------|----------------------------|
| | Motorflug Vol à moteur | Segelflug Vol à voile | Fallschirm Parachutisme | Motorflug Vol à moteur | Segelflug Vol à voile | Fallschirm Parachutisme |
| 1. Fliegerische Vorschulung (FVS) Instruction aéronautique préparatoire (IAP) | | | | | | |
| Einschreibungen – Inscriptions | 1 813 | | 238 | 1 616 | | 209 |
| Durchgeführte Kurse – Cours organisés | 67 | 14 | 6 | 67 | 12 | 8 |
| Schüler Kurs 1 – Elèves du cours 1 | 223 | 41 | 83 | 228 | 37 | 58 |
| Kurs 1 bestanden – Elèves ayant réussi le cours 1 | 170 | 24 | 38 | 167 | 26 | 41 |
| Schüler Kurs 2 – Elèves du cours 2 | 157 | 36 | 26 | 166 | 23 | 36 |
| Kurs 2 bestanden – Elèves ayant réussi le cours 2 | 114 | 25 | 22 | 116 | 18 | 30 |
| 2. Fliegerische Weiterbildung (FWB) Perfectionnement aéronautique (PFA) | | | | | | |
| Durchgeführte Kurse – Cours organisés | 7 | 5 | – | 9 | 4 | – |
| Aufgebotene Schüler – Elèves convoqués | 31 | 44 | – | 41 | 34 | – |
| Kurs bestanden – Elèves ayant réussi le cours | 30 | 33 | – | 37 | 20 | – |
| 3. Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) Ecole suisse d'aviation de transport (ESAT) | | | | | | |
| Vorkurse – Cours préparatoires | | 3 | | | 3 | |
| Aufgebotene Schüler – Elèves convoqués | | 43 | | | 38 | |
| Kurs bestanden – Elèves ayant réussi le cours | | 37 | | | 24 | |
| Anzahl Kurse – Nombre de cours | | 4 | | | 4 | |
| Pilotenschüler – Elèves-pilotes | | 117 | | | 100 | |
| Examen bestanden – Elèves ayant réussi l'examen | | 56 | | | 53 | |

25. In der Schweiz eingetragene Luftfahrzeuge – Aéronefs immatriculés en Suisse Bestand am 31. Dezember – Etat au 31 décembre

| | Gewerbmässiger Luftverkehr Trafic commercial | | Nichtgewerbmässiger Luftverkehr Trafic non commercial | | Total | |
|---|---|------|--|------|-------|------|
| | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 |
| 1. Flugzeuge mit 15 Tonnen und mehr Höchstabfluggewicht Avions d'un poids maximal au décollage de 15 tonnes ou plus | | | | | | |
| AMD Falcon 50 | – | 1 | 5 | 4 | 5 | 5 |
| Boeing B-737 | – | – | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Boeing B-747 | 2 | 2 | – | – | 2 | 2 |
| Canadair CL-600 | – | – | 1 | 2 | 1 | 2 |
| MDC DC-6 | 1 | – | – | – | 1 | – |
| MDC DC-8 | 5 | 5 | – | – | 5 | 5 |
| MDC DC-9 | 35 | 35 | 4 | 4 | 39 | 39 |
| MDC DC-10 | 12 | 14 | – | – | 12 | 14 |
| Fokker F-27 | – | – | 1 | 2 | 1 | 2 |
| GAC G-159 | – | – | 1 | 1 | 1 | 1 |
| GAC G-1159 | – | – | 4 | 7 | 4 | 7 |
| SNIAS SE-210 | 4 | 4 | – | – | 4 | 4 |
| 2. Flugzeuge von 9 bis 15 Tonnen Höchstabfluggewicht Avions d'un poids maximal au décollage de 9 à 15 tonnes | | | | | | |
| AMD Falcon 20 | 3 | 2 | 4 | 1 | 7 | 3 |
| BAe 125 | – | – | 4 | 3 | 4 | 3 |
| Gates Lear Jet 55 | 1 | 3 | – | – | 1 | 3 |
| Junkers Ju-52 | – | 1 | – | 1 | – | 2 |
| Nord 262 | 2 | – | – | – | 2 | – |
| 3. Flugzeuge von 5,7 bis 9 Tonnen Höchstabfluggewicht Avions d'un poids maximal au décollage de 5,7 à 9 tonnes | | | | | | |
| AMD Falcon 10 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 |
| CASA 212 | 1 | 2 | 2 | 1 | 3 | 3 |
| Cessna 550 | 2 | 2 | – | 1 | 2 | 3 |
| Gates Lear Jet 24/25 | 1 | – | – | – | 1 | 1 |
| Gates Lear Jet 35/36 | 10 | 9 | 11 | 11 | 21 | 20 |
| Swearingen Metro III | 5 | 9 | – | – | 5 | 9 |
| 4. Flugzeuge unter 5,7 Tonnen Höchstabfluggewicht Avions d'un poids maximal au décollage inférieur à 5,7 tonnes | 279 | 297 | 1224 | 1257 | 1503 | 1554 |
| Total Flugzeuge – Avions | 364 | 387 | 1264 | 1299 | 1628 | 1686 |
| 5. Hubschrauber – Hélicoptères | 79 | 80 | 39 | 46 | 118 | 126 |
| 6. Motorsegler – Motoplaneurs | – | – | 39 | 42 | 39 | 42 |
| 7. Segelflugzeuge – Planeurs | – | – | 808 | 856 | 808 | 856 |
| 8. Ballone – Ballons | – | – | 88 | 99 | 88 | 99 |
| 9. Autogiros – Autogires | – | – | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Gesamttotal – Total général | 443 | 467 | 2239 | 2343 | 2682 | 2810 |

26. Luftfahrzeugbuch – Registre des aéronefs

| | 1981 | 1982 |
|--|------|------|
| 1. Luftfahrzeuge – Aéronefs | | |
| Aufnahmen – Inscriptions | 33 | 35 |
| Streichungen – Radiations | 28 | 18 |
| Bestand am 31. Dezember – Etat au 31 décembre | 129 | 146 |
| davon – dont: Flugzeuge – Avions bis – jusqu'à 2000 kg | 36 | 41 |
| 2001–5700 kg | 34 | 37 |
| 5701–9000 kg | 12 | 19 |
| über – de plus de 9000 kg | 24 | 24 |
| Hubschrauber – Hélicoptères | 20 | 21 |
| Motorsegler – Motoplaneurs | – | – |
| Segelflugzeuge – Planeurs | 1 | 2 |
| Freiballone – Ballons libres | 2 | 2 |
| 2. Hypotheken – Hypothèques | | |
| Anzahl Luftfahrzeugverschreibungen am 31. Dezember – Nombre d'hypothèques sur aéronefs au 31 décembre | 123 | 133 |
| davon Gesamtpfandrechte – dont hypothèques globales | 6 | 10 |
| Mitverpfändete Ersatzteillager – Dépôts de pièces de rechange hypothéqués | – | – |
| Eintragungen – Inscriptions | 51 | 37 |
| Löschungen – Radiations | 32 | 27 |
| Pfandsummen – Hypothèques: unter – de moins de Fr. 100 000 | 41 | 40 |
| Fr. 100 000–1 Million – million | 46 | 50 |
| Fr. 1–10 Millionen – millions | 26 | 33 |
| über – de plus de Fr. 10 Millionen – millions | 10 | 10 |
| Höchstbetrag einer Hypothek in Mio. Fr. – Hypothèque maximale en millions de francs | 35 | 35 |
| Hypothekensumme insgesamt in Mio. Fr. – Total des hypothèques en millions de francs | 347 | 377 |

27. Unfälle schweizerischer Luftfahrzeuge – Accidents d'aéronefs suisses

im In- und Ausland – en Suisse et à l'étranger

| Luftfahrzeuge – Aéronefs | Total Unfälle ¹ Total des accidents ¹ | | | | Anzahl tödliche Unfälle Nombre des accidents mortels | | | | Anzahl Tote Nombre de morts | | Zerstörte Luftfahrzeuge Aéronefs détruits | |
|--|--|----------|---|-----------------|---|----------|---|----------|--------------------------------|-----------|--|-----------|
| | Gewerbmässiger Luftverkehr Trafic commercial | | Nichtgewerbmässiger Luftverkehr Trafic non commercial | | Gewerbmässiger Luftverkehr Trafic commercial | | Nichtgewerbmässiger Luftverkehr Trafic non commercial | | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 |
| | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 | 1981 | 1982 | | | | |
| Einmotorige Flugzeuge – Avions monomoteurs | 1 | – | 28 ² | 20 | – | – | 7 | 6 | 18 | 12 | 18 | 15 |
| Mehrmotorige Flugzeuge – Avions multimoteurs | 1 | 2 | 7 | 4 | – | – | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 2 |
| Drehflügler – Aéronefs à voilure tournante | 7 | 6 | 4 | 3 | – | 1 | 1 | – | 1 | 5 | 6 | 6 |
| Motorsegler – Motoplaneurs | – | – | – | 4 | – | – | – | 1 | – | 1 | – | 4 |
| Segelflugzeuge – Planeurs | – | – | 12 | 11 ³ | – | – | 3 | – | 3 | – | 9 | 8 |
| Ballone – Ballons | – | – | 1 | 4 | – | – | – | 1 | – | 4 | 1 | 2 |
| Total | 9 | 8 | 52 | 46 | – | 1 | 12 | 9 | 26 | 23 | 35 | 37 |

¹ Nicht inbegriffen sind 65 (48) Bagatellunfälle, welche der ordentlichen Untersuchung nicht unterstellt waren.

² Eine Kollision zweier Luftfahrzeuge wurde in dieser Kategorie doppelt gezählt.

³ Inbegriffen ist eine Kollision eines schweizerischen mit einem deutschen Segelflugzeug.

Ausserdem sind zu erwähnen:

4 Unfälle ausländischer Luftfahrzeuge in der Schweiz (2 deutsche und je ein britisches und ägyptisches Flugzeug).

¹ Ne sont pas compris dans ce chiffre 65 (48) accidents bagatelles qui n'étaient pas soumis à l'enquête réglementaire.

² Une collision entre deux aéronefs a été comptée deux fois dans cette catégorie.

³ Une collision entre un planeur suisse et un allemand est comprise.

Il faut mentionner en outre:

4 accidents survenus en Suisse à des aéronefs étrangers (2 avions allemands, 1 anglais et 1 égyptien).

28. Flugsicherung – Sécurité aérienne

a) Kontrollierte An- und Abflüge (Anflug- und Platzverkehrsleitung)
Approches et départs contrôlés (Contrôle d'approche et d'aérodrome)

| Jahr Année | Zürich | | | | | Genève | | | | | Bern | | | |
|---------------|----------------|---------------|----------------|--|---------------------------------|---------------|---------------|----------------|--|---------------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------------------------|
| | IFR | VFR | Total | davon zwischen dont entre 2201–0600 | Spitzentag Jour de pointe | IFR | VFR | Total | davon zwischen dont entre 2201–0600 | Spitzentag Jour de pointe | IFR | VFR | Total | Spitzentag Jour de pointe |
| 1976 | 124 850 | 15 000 | 139 850 | 3 872 | 510 | 88 700 | 45 700 | 134 400 | 4 215 | 632 | 6 419 | 83 281 | 89 700 | 751 |
| 1977 | 129 900 | 16 100 | 146 000 | 4 392 | 550 | 94 700 | 43 000 | 137 700 | 4 888 | 647 | 6 867 | 81 933 | 88 800 | 1 014 |
| 1978 | 134 500 | 16 800 | 151 300 | 4 327 | 585 | 97 100 | 39 800 | 136 900 | 4 238 | 690 | 6 811 | 90 489 | 97 300 | 834 |
| 1979 | 138 000 | 17 300 | 155 300 | 3 878 | 589 | 97 700 | 39 400 | 137 100 | 3 685 | 673 | 7 983 | 89 417 | 97 400 | 809 |
| 1980 | 144 800 | 17 300 | 162 100 | 3 123 | 623 | 99 000 | 34 000 | 133 000 | 3 065 | 598 | 10 476 | 91 624 | 102 100 | 910 |
| 1981 | 145 800 | 18 500 | 164 300 | 3 775 | 632 | 98 000 | 36 000 | 134 000 | 3 500 | 673 | 9 998 | 83 802 | 93 800 | 818 |
| 1982 | 144 950 | 17 900 | 162 850 | 2 975 | 615 | 96 050 | 33 450 | 129 500 | 2 917 | 600 | 9 910 | 79 790 | 89 700 | 856 |

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

| Jahr Année | Zürich | | | | | | Genève | | | | | |
|---------------|-----------------|----------------|----------------|--------------|------------------------|--------------|------------------------|----------------|----------------|--------------|---------------------|-------------------|
| | An- und Abflüge | Überflüge | Total | Veränderung | Tages- durchschnitt | Spitzentag | Arrivées et départs | Survois | Total | Variation | Moyenne par jour | Jour de pointe |
| 1976 | 124 450 | 115 950 | 240 400 | + 0,3 | 657 | 993 | 80 500 | 176 400 | 256 900 | + 0,7 | 702 | 1 170 |
| 1977 | 128 400 | 119 500 | 247 900 | + 3,1 | 679 | 1 080 | 86 800 | 178 100 | 264 900 | + 3,1 | 726 | 1 211 |
| 1978 | 132 700 | 133 500 | 266 200 | + 7,4 | 729 | 1 184 | 89 700 | 178 900 | 268 600 | + 1,4 | 736 | 1 156 |
| 1979 | 135 900 | 140 300 | 276 200 | + 3,8 | 757 | 1 142 | 90 400 | 180 700 | 271 100 | + 0,9 | 743 | 1 117 |
| 1980 | 143 100 | 133 700 | 276 800 | + 0,2 | 756 | 1 081 | 89 600 | 173 600 | 263 200 | – 2,9 | 719 | 1 072 |
| 1981 | 149 100 | 129 300 | 278 400 | + 0,6 | 763 | 1 131 | 88 200 | 154 200 | 242 400 | – 7,4 | 664 | 977 |
| 1982 | 148 550 | 126 450 | 275 000 | – 1,2 | 753 | 1 090 | 87 900 | 158 700 | 246 600 | + 1,7 | 676 | 1 005 |

Organisation des Bundesamtes für Zivilluftfahrt
Organisation de l'Office fédéral de l'aviation civile

Stand 15. Juni 1983
 Etat au 15 juin 1983

