

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Die schweizerische Zivilluftfahrt

Office fédéral de l'aviation civile

L'aviation civile suisse

Ufficio federale dell'aviazione civile

1994

Uffizi federal da l'aviaziun civila

Federal Office for Civil Aviation

Umschlag

Der Umschlag dieses Jahresberichts ist zu Ehren des 50-Jahre-Jubiläums der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO am 7. Dezember 1994 gestaltet worden.

Das Bild ist ein sogenanntes Stereogramm, welches die Möglichkeit bietet, bei einem zweidimensionalen Druck ein dreidimensionales Bild darzustellen.

Um das dreidimensionale Bild zu erkennen, müssen Sie den Umschlag ganz öffnen. Halten Sie die Publikation ganz nah vor den Kopf und fokussieren Sie die Augen in die Weite. Nun bewegen Sie den Umschlag langsam von Ihrem Kopf weg, schauen aber noch immer in die Ferne, als würden Sie durch den Umschlag hindurchschauen. Bei einer Entfernung von etwa 40 Zentimetern halten Sie an. Nach einer gewissen Zeit sollte sich das Muster zu bewegen beginnen und plötzlich hebt sich der Schriftzug „ICAO 50 OACI“ vom Hintergrund ab.

Sollte es nicht auf Anhieb klappen, lassen Sie sich nicht entmutigen und versuchen es später wieder.

Couverture

La couverture de cette brochure a été conçue en l'honneur de l'Organisation de l'aviation civile internationale qui a fêté son 50e anniversaire le 7 décembre 1994.

Il s'agit d'un stéréogramme, c'est-à-dire d'une image que permet de représenter sur un seul plan un objet en trois dimensions.

Si vous souhaitez le découvrir, ouvrez tout d'abord entièrement la couverture. Puis, tenez-la très près des yeux et focalisez votre attention sur l'image, mais sans concentrer votre regard sur l'image comme si vous vouliez voir à travers elle, éloignez-la lentement et stoppez à une distance de 40 cm environ. Enfin, après un certain moment, l'image devrait commencer à bouger et l'objet – en l'occurrence l'inscription „ICAO 50 OACI“ – apparaître, c'est-à-dire se détacher du fond.

Si vous ne découvrez pas l'inscription du premier coup, ne vous découragez pas. Recommencez l'opération un peu plus tard.

Die Schweizerische Zivilluftfahrt 1994

Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|--|-------|
| Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt | 3 |
| 1 Internes..... | 4 |
| 11 Personelles | |
| 12 Organisation | |
| 13 Finanzen | |
| 14 Öffentlichkeitsarbeit | |
| 2 Recht und Umwelt..... | 5 |
| 21 Rechtsetzung und Rechtsanwendung | |
| 22 Massnahmen im Umweltschutzbereich | |
| 3 Luftverkehr und internationale Beziehungen | 7 |
| 31 Internationale Beziehungen | |
| 32 Linienverkehr | |
| 33 Nichtlinienverkehr | |
| 34 Sicherheitsmassnahmen | |
| 4 Flugmaterial | 12 |
| 40 Europäische Zusammenarbeit | |
| 41 Musterzulassungen | |
| 42 Luftfahrzeugregister | |
| 43 Grossflugzeuge, Unterhaltsbetriebe | |
| 44 Unfälle | |
| 5 Flugbetrieb | 14 |
| 50 Allgemeines | |
| 51 Fliegerärztlicher Dienst | |
| 52 Flugoperation | |
| 53 Ausweise für Luftfahrtpersonal | |
| 54 Schulen, Kurse und Prüfungen | |
| 55 Luftpolizeiliche Bewilligungen | |
| 56 Such- und Rettungsdienst (SAR) | |
| 57 Helikopterflugwesen | |
| 6 Infrastruktur und Luftraum | 17 |
| 61 Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt | |
| 62 Flugsicherung | |
| 63 Flugplätze | |
| 64 Gebührenerträge der Infrastruktur | |
| 65 Luftfahrtinformationsdienst (AIS) | |
| Verzeichnis der Statistiktafeln..... | 34 |
| Organisation des Bundesamtes für Zivilluftfahrt..... | 68 |

Herausgeber: Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Maulbeerstrasse 9, 3003 Bern

Auskünfte: Sektion Luftverkehr und Statistik
Tel.: 031 325 91 40 Fax: 031 325 80 59

Zu beziehen bei der Eidg. Drucksachen- und Material-
zentrale EDMZ, 3003 Bern.
(Bestellnummer 803.617)

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

L'aviation civile suisse en 1994

Table des matières

| | Page |
|---|------|
| Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique..... | 3 |
| 1 Affaires internes | 19 |
| 11 Personnel | |
| 12 Organisation | |
| 13 Finances | |
| 14 Relations publiques | |
| 2 Droit et environnement | 20 |
| 21 Législation et application du droit | |
| 22 Protection de l'environnement | |
| 3 Trafic aérien et relations internationales..... | 22 |
| 31 Relations internationales | |
| 32 Trafic de lignes | |
| 33 Trafic hors des lignes | |
| 34 Mesures de sûreté | |
| 4 Matériel aéronautique | 26 |
| 40 Coopération européenne | |
| 41 Certification de type | |
| 42 Registre matricule des aéronefs | |
| 43 Avions de transport, entreprises d'entretien | |
| 44 Accidents d'aviation | |
| 5 Service de vol..... | 29 |
| 50 Généralités | |
| 51 Service médical de l'aviation | |
| 52 Opérations de vol | |
| 53 Licences du personnel navigant | |
| 54 Ecoles, cours et examens | |
| 55 Autorisations de police aérienne | |
| 56 Service de recherches et de sauvetage (SAR) | |
| 57 Hélicoptères | |
| 6 Infrastructure et espace aérien | 32 |
| 61 Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique | |
| 62 Service de la navigation aérienne | |
| 63 Aéroports | |
| 64 Produits des redevances de l'infrastructure | |
| 65 Service central d'information aéronautique (AIS) | |
| Liste des tableaux statistiques | 34 |
| Organigramme de l'Office fédéral de l'aviation civile ... | 68 |

Editeur: Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)
Maulbeerstrasse 9, 3003 Berne

Informations: Section transport aérien et statistique
Tél.: 031 325 91 40 Fax: 031 325 80 59

En vente à l'Office central fédéral des imprimés et du
matériel OCFIM, 3003 Berne.
(Numéro de commande 803.617)

En cas d'emploi des données fournies par la présente
statistique, on est prié d'indiquer la source.

Civil Aviation in Switzerland 1994

Table of contents

| | Page |
|--|------|
| Aeronautical Infrastructure Policy | 3 |
| 1 Internal Matters | 4 |
| 2 Legislation and Environment..... | 5 |
| 3 Air Transport and International Affairs | 7 |
| 4 Aeronautical Material..... | 12 |
| 5 Flight Services | 14 |
| 6 Infrastructure and Airspace | 17 |
| Index of Statistical Tables | 34 |
| Organization Structure of the Federal Office for Civil Aviation | 68 |

Editor: Federal Office for Civil Aviation (FOCA)
Maulbeerstrasse 9, 3003 Berne, Switzerland

Information: Air Transport and Statistics Section
Tel.: 031 325 91 40 Fax: 031 325 80 59

This Publication can be obtained from the Federal Printing
and Supplies Office, 3003 Berne, Switzerland.
(Order Number 803.617)

Please indicate the source when using data from this pub-
lication.

L'aviazione civile svizzera nel 1994

Indice

| | Pagina |
|---|-----------|
| <i>Piano sectoriale dell'infrastruttura aeronautica</i> | <i>3</i> |
| <i>1 Affari interni.....</i> | <i>19</i> |
| <i>2 Legislazione e ambiente</i> | <i>20</i> |
| <i>3 Traffico aereo e affari internazionali</i> | <i>22</i> |
| <i>4 Materiale aeronautico</i> | <i>26</i> |
| <i>5 Servizio di volo</i> | <i>29</i> |
| <i>6 Infrastruttura e spazio aereo.....</i> | <i>32</i> |
| <i>Indice delle tabelle statistiche</i> | <i>34</i> |
| <i>Organigramma dell'Ufficio federale dell'aviazione civile</i> | <i>68</i> |

Editore: Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC)
Maulbeerstrasse 9, 3003 Berna

Informazioni: Sezione trasporto aereo e statistiche
Tel.: 031 325 91 40 Fax: 031 325 80 59

*In vendita presso l'Ufficio centrale federale degli stampati
e del materiale UCFSM, 3003 Berna.
(Numero di commanda 803.617)*

*In caso d'utilizzazione dei dati forniti da questa statistica,
si prega di indicarne la fonte.*

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt

Mit der Novelle des Luftfahrtgesetzes, welche vom Schweizervolk in der Referendumsabstimmung vom 20. Februar 1994 deutlich angenommen worden ist, werden dem Bund insbesondere im Bereich der Luftfahrt-Infrastrukturanlagen erweiterte Zuständigkeiten, aber auch neue Aufgaben und Verantwortungen übertragen.

Mit dem Volksentscheid sind Flugplätze und Flugsicherungsanlagen den übrigen Verkehrsanlagen von nationaler Bedeutung - also den Eisenbahnen und den Nationalstrassen - gleichgestellt worden.

Der Bund muss sich nun noch vermehrt konzeptionelle Überlegungen über deren zukünftige Entwicklung und deren Stellenwert als Teil unserer gesamten Verkehrsinfrastruktur machen.

Der Bundesrat hat deshalb eine interdepartementale Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz des Bundesamtes für Zivilluftfahrt mit der Ausarbeitung eines nationalen "Flugplatzkonzeptes" als Sachplan im Sinne des Raumplanungsgesetzes beauftragt.

Mit dem Sachplan legt der Bund dar, wie er unter Berücksichtigung der Anliegen der Landes-, Regional- und Ortsplanung die Luftfahrtinfrastruktur erhalten und weiterentwickeln will. Der Sachplan basiert auf einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise und soll zur gewünschten Entwicklung unseres Landes beitragen.

Der Sachplan wird für die Bundesstellen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben sowie für Kantone und Gemeinden bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung bindend sein. Grosses Gewicht wird deshalb einem frühen und umfassenden Einbezug der Kantone und Standortgemeinden bei der Erarbeitung des Konzeptes beigemessen.

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

En matière d'infrastructures aéronautiques, la modification de la loi sur l'aviation adoptée par le peuple suisse en votation référendaire le 20 février 1994 donne à la Confédération non seulement des attributions étendues, mais aussi des tâches et des responsabilités nouvelles.

Grâce au oui sorti des urnes, les aérodromes et les installations de navigation aérienne seront traitées sur le même pied que les autres infrastructures de transport d'importance nationale, à savoir les chemins de fer et les autoroutes.

La Confédération doit mettre davantage l'accent sur les aspects de conception générale dans l'étude des infrastructures aéronautiques, notamment quant à leur avenir, à leur développement, à leur place et à leur valeur en tant qu'éléments essentiels de toute l'infrastructure nationale de transport.

Le Conseil fédéral a donc chargé un groupe de travail, placé sous la direction de l'Office fédéral de l'aviation civile, d'élaborer une conception des aérodromes en tant que plan sectoriel de la Confédération au sens défini par la loi sur l'aménagement du territoire.

Avec le plan sectoriel, la Confédération entend démontrer comment elle veut maintenir et développer l'infrastructure aéronautique, compte tenu des objectifs de la planification nationale, régionale et locale. Fondé sur une vision globale, le plan doit contribuer au développement souhaité de notre pays.

Il est obligatoire pour les services fédéraux dans l'accomplissement de leurs tâches ainsi que pour les cantons et les communes quant aux plans directeurs et d'affectation. Lors de l'élaboration du plan, il faudra attacher beaucoup d'importance à l'information et à la participation tant des cantons et des communes que des milieux intéressés.

La navigation aérienne et l'Office fédéral de l'aviation civile en 1994

1 Affaires internes

11 Personnel

Le 1er janvier, l'effectif du personnel s'élevait à 145,5 unités (1993: 143,5). Conjointement avec l'Office fédéral de l'aviation militaire et de la défense contre avions (OFADCA) et l'Office fédéral des affaires sanitaires de l'armée, l'office a procédé à un examen de l'organisation de l'Institut de médecine aéronautique. Le personnel qui figurait jusqu'ici à l'état de l'OFAC (4,5 unités), et que celui-ci mettait à la disposition de l'Institut pour traiter les affaires civiles, sera transféré à l'OFADCA avec effet au 1er janvier 1995.

Pendant l'année, quatre collaborateurs ont fait valoir leur droit à la retraite: le 31 janvier, M. **Max R. Jaisli**, chef de la section du trafic de lignes et de la statistique (37 années de service), M. **Aloïs Bühler**, collaborateur du service des finances (34 années de service) et M. **Gerhard Dübener**, suppléant du chef de la section des certifications de type (23 années de service); le 31 octobre, M. **Ernst Aebi**, sous-directeur et chef de la division du trafic aérien et des relations internationales (37 années de service). En outre, le 31 juillet, M. **Piercarlo Gemetti**, traducteur en langue italienne, a été mis à la retraite anticipée pour raisons de santé (17 années de service).

Le 27 mars, l'office a déploré le décès, au cours d'une randonnée en montagne, de M. **Michael Walther**, collaborateur scientifique du service juridique.

Le Conseil fédéral a procédé aux nominations suivantes: M. **Daniel Ruhier**, chef de la section du trafic de lignes et de la statistique (1er février); M. **Urs Adam**, jusqu'ici chef de la division de l'infrastructure et de l'espace aérien, sous-directeur (1er juillet); M. **Pascal Feldmann**, chef de la section des aéroports (1er octobre), en remplacement de M. **Paul Hug**, qui a mis à disposition sa fonction de chef section pour raisons de santé; M. **Otto Arregger**, chef de la division du trafic aérien et des relations internationales (1er novembre).

12 Organisation

Le personnel de l'office est très satisfait de l'aménagement et de l'équipement de son nouveau bâtiment administratif, sis à la Maulbeerstrasse 9. Au cours de l'année, l'office a introduit de nouvelles applications TED et amélioré les prestations dans le domaine de la bureautique. Il a contribué activement aux économies ordonnées, tant sur le plan financier que sur celui du personnel; il va de soi que l'objectif prioritaire de l'office - la surveillance de l'aviation civile suisse - ne doit en aucune manière souffrir des contraintes imposées. Cela implique obligatoirement un investissement encore plus important du personnel qui

est de plus en plus souvent appelé à accomplir un grand nombre d'heures supplémentaires.

Le 1er novembre, les tâches de la division du trafic aérien et des relations internationales ont été redistribuées; la division et ses deux sections ont de nouvelles dénominations; elles sont devenues la division du "**transport aérien et des affaires internationales**", la section du "**transport aérien et de la statistique**" (au lieu de trafic de lignes et de statistique) et la section des "**affaires internationales et de la sûreté**" (au lieu de trafic hors des lignes et des relations multilatérales).

13 Finances

L'ensemble des dépenses s'est chiffré à 293,4 (278,3) millions de francs. Quant aux recettes, elles ont atteint 252,3 (226,8) millions de francs. Les principales dépenses sont les suivantes:

| Principales dépenses (Mio. CHF) | 1993 | 1994 | +/- |
|---|-------|-------|------|
| Sécurité aérienne (exploitation, installations) | 190.6 | 212.2 | 11% |
| Mesures de sûreté | 17.3 | 12.0 | -31% |
| Travaux de construction sur les aéroports | 3.8 | 2.4 | -37% |
| Formation du personnel de l'aéronautique | 23.3 | 24.0 | 3% |
| Cotisations OACI | 1.0 | 1.0 | 0% |

Les recettes sont principalement constituées par les redevances de navigation aérienne, soit 241,2 (216,6) millions de francs.

14 Relations publiques

Le 25 juillet, l'office a tenu une conférence de presse à Genève, en présence de M. Philippe Rochat, secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI); les thèmes suivants ont été présentés:

- a situation de la Suisse dans l'aviation civile internationale;
- le rôle actif de la Suisse au sein des organisations aéronautiques internationales;
- l'organisation de l'OACI sous le signe de son 50e anniversaire;
- l'avenir de la collaboration fructueuse entre la Suisse et l'OACI;
- les questions relatives à la sécurité de la navigation aérienne et à celles de la sûreté du transport aérien.

Par ailleurs, l'office a publié 20 (20) communiqués de presse.

2 Droit et environnement

21 Législation et application du droit

211 Révision de la loi sur la navigation aérienne

Le peuple et les cantons ont adopté la révision de la loi sur la navigation aérienne lors de la votation populaire du 20 février (désormais loi sur l'aviation). Cette modification et les ordonnances d'exécution entrent en vigueur le 1er janvier 1995. Par ailleurs, une autre modification adoptée le 18 juin 1993 dans le cadre de Swisslex et concernant uniquement le registre matricule des aéronefs est entrée en vigueur le 1er avril, en même temps qu'une révision partielle de l'ordonnance sur la navigation aérienne (modification du 14 mars).

212 Autres textes relevant du droit aérien

Suite à la révision précitée, il a fallu modifier ou abroger certains textes d'exécution et en éditer de nouveaux avec effet au 1er janvier 1995.

Sont modifiés: l'ordonnance sur l'aviation qui, à l'exception des prescriptions relatives aux montants de couverture de la responsabilité civile (adaptés au pouvoir d'achat), comprend exclusivement les dispositions d'exécution de la loi révisée; le règlement concernant l'examen des aéronefs.

Sont abrogées: l'ordonnance concernant le transport aérien des marchandises dangereuses (les dispositions déterminantes figurent désormais dans l'ordonnance sur l'aviation), l'ordonnance concernant la construction, les installations et l'entretien des aérodromes, l'ordonnance sur les planeurs de pente et certains autres aéronefs et celle sur les restrictions applicables à certains appareils volants et projectiles (ces deux dernières sont remplacées par un seul acte).

Textes nouveaux: l'ordonnance du 24 novembre sur les aéronefs de catégories spéciales qui s'applique aux planeurs de pente (ailes delta et parapentes), aux cerfs-volants, aux parachutes ascensionnels, aux ballons captifs, aux parachutes et aux aéronefs sans occupants; l'ordonnance du 23 novembre sur l'infrastructure aéronautique qui comprend, outre les prescriptions qui figuraient dans l'ordonnance sur la navigation aérienne, les dispositions d'exécution de tous les articles importants introduits par la révision de la loi en matière d'infrastructure.

Enfin, la révision totale par le département de l'ordonnance relative aux enquêtes sur les accidents d'aviation et les incidents graves touche aussi l'office.

213 Unification du droit international

Le 2 novembre, les instruments de ratification concernant la modification de l'article 50a de la Convention relative à l'aviation civile internationale ont été déposés (relèvement de 33 à 36 du nombre des membres du Conseil). Par ailleurs, le 10 novembre, le Conseil fédéral a ratifié la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection qui avait été élaborée au sein de l'OACI. Dans les deux cas, le nombre insuffisant de ratifications ou d'adhésions n'a pas permis la mise en vigueur.

214 Droit de transport aérien

Au mois de juin, la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC) a adopté une recommandation destinée à améliorer la position juridique du passager. Le relèvement des limites de responsabilité est au centre de cette recommandation. Avant la fin de l'année, 25 entreprises suisses de transport aérien (15%) y avaient donné suite en relevant leurs limites de responsabilité de 200'000 à 500'000 francs.

215 Procédures pénales

L'office a ouvert 294 (372) enquêtes à la suite de contraventions ou d'actes délictueux: 66 (50) ont été suspendues, 67 (85) ont fait l'objet d'un mandat de répression ou d'un prononcé pénal et huit (3) ont été déferées au juge ordinaire ou à une autorité étrangère. 58 (45) infractions mineures se sont soldées par des avertissements. Dans 95 (189) cas, la décision n'est pas encore rendue.

Des 189 (159) procédures encore en suspens au début de l'année, 89 (54) n'ont pas pu être liquidées; quant aux autres cas, quatre (8) ont été transmis au juge; sur ce nombre, trois (2) ont fait l'objet d'une décision juridictionnelle. 33 (35) enquêtes se sont soldées par des non-lieux, 31 (22) par des avertissements et 32 (40) ont fait l'objet de mandats de répression.

216 Retrait ou restriction de licences

L'office a invoqué des motifs médicaux à l'appui de dix (13) décisions de retrait, dont la durée varie:

- dans quatre (9) cas, elle est indéterminée;
- dans six (4) cas, elle vaut jusqu'à ce que les titulaires aient passé un nouvel examen médical.

Dans 14 (15) cas, et pour divers motifs, il a en outre ordonné les mesures suivantes:

- quatre retraits de licences pour des durées allant de un à quatre mois suite à des infractions (vols au-dessous des hauteurs minimales, vols à faible hauteur, pilotage intentionnel sans licence d'un ballon);
- la limitation du champ de validité d'une licence de pilote professionnel d'hélicoptère, suite à une infraction, jusqu'à ce que le titulaire ait suivi une formation spéciale complémentaire et réussi un vol de contrôle;
- à la suite d'accidents d'aviation ou d'incidents, deux retraits de licences (un et deux mois) et six restrictions de licences jusqu'à ce que les titulaires aient suivi une formation complémentaire sous la surveillance d'un instructeur, parfois complétée par un nouvel examen.

Dans un cas particulier, un pilote a rendu volontairement sa licence pour des raisons médicales et psychiques.

217 Recours

- Le 11 février, le DFTCE a déclaré sans objet le recours d'une compagnie d'hélicoptère interjeté contre une décision de l'office ordonnant l'évacuation d'une place d'atterrissage non autorisée, recours qui avait été reti-

ré; avant cela une procédure pénale ouverte dans la même affaire avait établi la culpabilité de la compagnie qui avait créé, de façon illicite, des conditions similaires à un aérodrome

- Par décision du 28 mars, le DFTCE a rejeté dans leur plus grande partie les recours déposés par une commune et par une organisation contre la décision de l'office tendant à restreindre pour une durée déterminée l'interdiction des vols de nuit sur l'aéroport de Lugano-Agno.
- Par décision du 30 mars, le DFTCE a accepté un recours interjeté contre une décision de l'office de ne pas reconnaître une autorisation américaine de vol aux instruments.
- L'office a retiré l'autorisation d'exploitation de trois compagnies d'hélicoptère dont la situation financière était insuffisante; les recours dirigés contre ces décisions ont été rejetés par le DFTCE le 15 avril et le 6 mai.
- Après avoir refusé d'approuver les tarifs présentés par une compagnie aérienne américaine, l'office a, à la demande de cette dernière, édicté une décision de constatation selon laquelle il y a lieu d'appliquer les voies de droit prévues dans l'accord aérien conclu avec les Etats-Unis, et non celles de procédure ordinaire de recours. Le recours déposé a été rejeté par le DFTCE le 17 juin.
- Par décision du 28 octobre, le DFTCE a rejeté le recours interjeté par une école contre une décision de l'office limitant la prise en compte des heures de formation effectuées sur un dispositif d'instruction à l'issue d'une phase d'essai.
- Par décision du 3 novembre, le Tribunal fédéral a rejeté un recours de droit administratif dirigé contre une décision du DFTCE, aux termes de laquelle il confirmait la décision de l'office de ne pas reconnaître une licence d'instructeur américaine.
- Par décision du 23 décembre, le DFTCE a confirmé l'autorisation de l'office d'exploiter deux hydroaérodromes sur le lac Léman, tout en la limitant à une période d'essai de 5 ans; diverses organisations, des communes et des particuliers avaient attaqué ladite autorisation.

218 Registre des aéronefs

Le nombre total d'aéronefs inscrits au registre est passé de 397 à 414 unités durant l'année. On a dénombré 41 (40) nouvelles inscriptions et 24 (25) radiations.

Les inscriptions de grands avions d'un poids maximal admissible au décollage supérieur à 9000 kg ont augmenté. En effet, 16 nouveaux avions de cette catégorie ont été enregistrés en 1994, portant leur nombre à 103. Quant aux avions légers, leur nombre reste inchangé; avec 189 unités, ils représentent néanmoins toujours près de la moitié des aéronefs inscrits au registre.

Neuf hélicoptères ont été inscrits au registre des aéronefs, pour un nouveau total de 114 (113) unités enregistrées. La

présence de quatre planeurs/motoplaneurs et de quatre ballons au registre relève de l'anecdote.

Le nombre des hypothèques sur aéronef a diminué de huit unités, atteignant un total de 311. Cela correspond à 62 (70) nouvelles inscriptions contre 70 (44) radiations.

Le montant total des hypothèques a augmenté de manière impressionnante et représente aujourd'hui 52'417 (2'349) millions de francs. Cette augmentation considérable de plus de 50 milliards est due principalement à l'inscription de cinq hypothèques de 10 milliards chacune sur cinq avions moyens-courriers. Rappelons à cet égard que la loi sur le registre des aéronefs ne fixe aucune limite quant au montant d'une hypothèque sur un aéronef.

La charge du travail induite par la gestion du registre - 291 (265) inscriptions au journal - et par la fourniture de conseils et de renseignements a à nouveau légèrement continué de croître.

219 Planeurs de pente

Selon les chiffres fournis par la Fédération suisse de vol libre (FSVL), le nombre des licences s'élevait, à la fin de l'année, à 15'862 (14'999) pour les pilotes de parapente et à 6'084 (6'023) pour ceux de planeur de pente. Par rapport à la minime augmentation des licences dont la durée de validité est illimitée, on constate un léger recul du nombre des pilotes réellement actifs. Toutefois, vu le nombre des assurances responsabilité civile conclues, on peut déduire que les effectifs qui s'élevaient l'année dernière à quelque 11'000 pilotes de parapente et 3'000 pilotes de planeur de pente, ont diminué chacun de quelque 200 unités. Le vol de parapente avec un passager a connu un engouement marqué; en effet, quelque 500 (430) pilotes actifs effectuent de tels vols sur la base d'une licence spéciale.

22 Mesures dans le domaine de la protection de l'environnement

De nouveaux cadastres de bruit relatifs aux aérodromes ont été établis au cours de l'année. Nous disposons actuellement de 35 cadastres définitifs; en outre, pour la première fois, nous avons calculé les courbes d'exposition au bruit ayant trait aux hélicoptères. Le 23 février, le Conseil fédéral a édicté l'ordonnance sur les restrictions d'utilisation des avions à réaction en vue de limiter les nuisances sonores; elle reprend les dispositions applicables dans l'ensemble de l'Europe, qui permettent, dès le 1er avril 1995, de mettre progressivement hors service les avions à réaction les plus bruyants.

Les travaux relatifs aux effets de l'aviation sur l'atmosphère ont été entamés en collaboration avec Swissair.

La deuxième révision de l'ordonnance concernant les émissions des aéronefs est en voie d'achèvement. S'agissant de la protection de l'air, le Conseil fédéral envisage les trois mesures suivantes: décréter des restrictions d'utilisation pour les types d'avion les plus polluants, abaisser de 20 pour cent la valeur limite de l'oxyde d'azote émis par les réacteurs, fixer pour les aéronefs des taxes liées aux émissions de substances nocives.

3 Trafic aérien et relations internationales

31 Relations internationales

311 Relations bilatérales

Malgré des efforts soutenus, les négociations sollicitées avec les Etats-Unis en 1993 n'ont pas pu avoir lieu. Le 1er novembre, M. Pena, Ministre des transports, a précisé, dans sa déclaration de principe (Policy Statement) depuis longtemps attendue, que les Etats-Unis étaient disposés à entamer des négociations de trafic aérien avec un certain nombre de petits pays, dont la Suisse. La situation semble ainsi s'être débloquée. L'office mettra tout en oeuvre pour que les négociations puissent se dérouler au début de 1995 et attend que ses demandes soient traitées en priorité.

Tant avec la Chine qu'avec le Japon, les consultations qui visaient à accroître les capacités se sont à nouveau soldées par un échec. Dans les deux cas, les positions protectionnistes de nos partenaires n'ont pas permis d'obtenir le succès souhaité.

Il en a été de même dans nos relations avec le Pakistan et l'Egypte. Quant à Hong Kong, aucune entente n'a pu être trouvée au sujet de l'augmentation du nombre de vols hebdomadaires, arrangement que nous envisagions de conclure depuis longtemps.

Pour des questions de principe relevant de la politique aéronautique actuelle, le département a finalement refusé d'accorder les droits de trafic sollicités entre la Suisse et les Etats-Unis par les Etats de Bahrain et du Qatar, le Sultanat d'Oman et les Emirats arabes Unis.

312 Evolution de la politique aéronautique en Europe

Dans le courant de l'année, on s'est rendu compte des effets que la libéralisation produisait sur plusieurs compagnies européennes qui pouvaient opérer jusque là dans un marché protégé tout en bénéficiant de subventions gouvernementales. Les importantes demandes de subventions, 20 millions de francs français dans le cas d'Air France par exemple, illustrent bien cette évolution. Malgré une position de principe assez restrictive face à de telles requêtes, la Commission européenne en a accepté plusieurs; elle a toutefois assortie de certaines conditions destinées à éviter toute distorsion dans la concurrence. La décision d'approuver l'octroi de subventions à Air France a toutefois été attaquée par plusieurs compagnies européennes et par le gouvernement britannique devant la Cour de justice, qui n'a pas encore rendu son jugement.

Dans une expertise de grande portée, la Cour a en outre précisé que la conclusion d'accords internationaux sur le trafic aérien relevait de la compétence des Etats membres et non de celle de la Commission européenne.

Le Conseil des ministres de l'UE avait défini en 1993 le préalable à l'ouverture des négociations sur le trafic aérien et prévu d'octroyer en avril 1994 le mandat à cet effet. Or l'acceptation par le peuple suisse le 20 février de l'initiative des Alpes est venu mettre un frein brutal à cette démarche. Ainsi, l'UE confirmait une nouvelle fois sa position, selon laquelle les deux négociations (trafic aérien/trafic routier) étaient interdépendantes.

Le 21 novembre, le Conseil des ministres a donné son accord pour poursuivre la préparation du mandat de négociation dans le domaine des transports aériens et routiers. Selon le calendrier arrêté par le Conseil, on peut s'attendre que ce mandat soit octroyé le 14 mars 1995 au plus tard et que les négociations de trafic aérien commencent rapidement.

313 Organisations internationales

Les représentants de l'office ont continué de coopérer aux travaux de l'OACI et de la CEAC.

La quatrième conférence mondiale de transport aérien s'est déroulée du 23 novembre au 6 décembre à Montréal, au siège de l'OACI. Les délégués ont examiné une vaste gamme de propositions visant à définir de nouvelles réglementations pour un transport aérien mondial libéralisé, afin de faire face aux profondes mutations de l'aviation civile internationale dans un environnement commercial de plus en plus concurrentiel.

La conférence s'est essentiellement tenue en raison de l'accord sur le GATT conclu à l'issue du cycle de l'Uruguay, qui touche également certains secteurs de l'aviation. Par ailleurs, le 50e anniversaire de la fondation de l'OACI fournissait une bonne occasion de procéder à de larges réflexions sur la portée actuelle et future de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée le 7 décembre 1944.

Le principal mérite de la conférence est d'avoir établi que les Etats formant la communauté aéronautique mondiale étaient disposés, bien que sous des formes différentes, à favoriser une ouverture en principe illimitée des marchés nationaux réglementés de façon souveraine et à accepter la liberté de concurrence sur le plan mondial. Toutefois, les pays en développement se sont opposés à une telle démarche. Cela étant, le système traditionnel des accords bilatéraux sera maintenu dans une très large mesure.

A la CEAC, les représentants suisses ont participé à plusieurs séances importantes touchant l'économie, la technique, la sûreté et la facilitation. Lors d'une conférence des ministres mise sur pied par l'organisation, des décisions ouvrant des perspectives intéressantes ont été prises quant à la poursuite des efforts visant à harmoniser et à améliorer les systèmes européens de la navigation aérienne.

Un accord sur les services a également été conclu dans le cadre du GATT à l'issue du cycle de l'Uruguay. Bien que l'aviation ne soit que peu touchée par l'accord, des questions importantes relevant de ce domaine, telles que les droits de trafic, les capacités ou les tarifs, n'y ont pas trouvé place.

32 Trafic de lignes

321 Evolution du trafic

Selon les estimations de l'OACI, le trafic de lignes, exprimé en tonnes-kilomètres, des compagnies des 183 Etats membres de l'organisation a augmenté sur le plan mondial de sept pour cent par rapport à l'année précédente. Quant

à la croissance du trafic international, elle a atteint dix pour cent.

| <i>Evolution du trafic mondial de ligne (en mia.)</i> | 1993 | 1994 | +/- |
|---|-------|--------------|-----|
| Tonnes-kilomètres | 250 | 268 | 7% |
| Passagers | 1.14 | 1.18 | 4% |
| Passagers-kilomètres | 1 951 | 2 056 | 5% |
| Fret (t) | 0.02 | 0.02 | 11% |
| Fret en tonnes-kilomètres | 67.13 | 75.42 | 12% |
| Poste en tonnes-kilomètres | 5.23 | 5.43 | 4% |
| Taux d'occupation des sièges | 65% | 67% | 2 |

Les détails de l'évolution du trafic touchant la Suisse figurent dans la partie statistique du présent rapport.

322 Tarifs

On a de nouveau assisté à une augmentation des mesures prises par les compagnies pour améliorer les taux d'occupation des avions (réductions tarifaires, tarifs spéciaux, tarifs promotionnels). S'agissant des tarifs pour les passagers, l'office a traité 531 (403) requêtes, dont 161 (140) présentées par les entreprises suisses Air Engiadina, Crossair et Swissair, 159 (110) par les compagnies américaines et 211 (153) par les autres compagnies étrangères. Il a dû rejeter en tout ou en partie 36 (22) demandes.

Dans le secteur du fret, l'office a reçu et approuvé neuf (12) demandes, dont deux (2) concernaient des compagnies étrangères.

En matière d'approbation des tarifs, le système électronique de la firme ATPCO (Airline Tariff Publishing Company) de Washington ayant subi des retards dus à la technique de transmission des données, son introduction n'est devenue effective que le 12 décembre. Dès cette date, plusieurs compagnies ont fait usage de la voie électronique pour nous soumettre leurs demandes; il s'agit d'American Airlines, de Delta Airlines, de Northwest Airlines et de Swissair pour le trafic Suisse - Etats-Unis et d'Air Canada, de Northwest Airlines et de Swissair pour le trafic Suisse-Canada. A la fin de l'année, 61 requêtes avaient été présentées sous cette forme en vingt jours. Sur le plan mondial, le système devrait être ouvert dès le printemps 1995 à toutes les compagnies et pour toutes les lignes touchant la Suisse.

L'office a introduit une pratique empreinte de libéralisme dans la procédure d'approbation des tarifs. Dans le trafic touchant la Suisse, les dispositions légales et les clauses stipulées tant dans les accords bilatéraux que dans l'arrangement tarifaire CEAC sont en principe applicables; les compagnies ont l'obligation de soumettre leurs tarifs à l'approbation des autorités aéronautiques. Pour le trafic à destination de la Suisse, il est rare que l'office refuse d'approuver les requêtes des compagnies en trafic direct et celles des autres compagnies, pour autant qu'il n'y ait pas de vols directs sur la liaison en question (application de la règle dite "Country-of-Origin Rule"). Pour le trafic au départ de la Suisse, les demandes sont approuvées selon les décisions et les principes arrêtés lors de la 17^e assemblée intermédiaire de la CEAC de juin 1989. Ainsi, en classe économique, les tarifs dont le niveau s'étend jusqu'à 35 pour cent du tarif de référence, tarif normal aller et

retour, sont approuvés automatiquement lorsque certaines conditions d'application sont respectées. Ce n'est qu'en faisant preuve de libéralisme dans l'évaluation des cas et en appliquant une procédure simplifiée d'approbation que l'office a pu venir à bout de l'énorme quantité de requêtes présentées.

Il a refusé d'approuver la requête d'une compagnie qui souhaitait introduire des tarifs relevant du marché gris; en effet, nous sommes d'avis que l'approbation de telles demandes réduirait encore davantage les recettes des compagnies, sans toutefois contribuer à éliminer ce genre de marché.

Les programmes développés par certains exploitants de systèmes pour les "private fares" ou les "negotiated fares" vont dans le même sens, à savoir l'introduction dans les systèmes électroniques de tarifs nets non approuvés pour les agents. L'office s'oppose à ce genre de démarche et continue d'intervenir, pour autant qu'il en ait connaissance, contre les offres assorties de tarifs non approuvés. Par souci de transparence des prix, l'office a ordonné fin avril que les taxes aéroportuaires (taxe de passagers, y compris la redevance de sûreté) apparaissent clairement sur le billet de passage et soient perçues séparément dès le 1^{er} juillet. Jusqu'alors, elles étaient incluses dans le prix de transport.

323 Compagnies suisses

Swissair

La difficile mise en oeuvre de la libéralisation du transport aérien en Europe et l'isolement politique de la Suisse ont rendu plus ardu le positionnement de Swissair sur le marché. Par rapport à ses concurrentes de l'UE, elle a dû faire face, sur plusieurs aéroports européens, à des mesures discriminatoires telles que des taxes d'atterrissage ou de passagers plus élevées. Malgré des pertes massives dues à des taux de change défavorables, la compagnie a réussi, cette année également, à présenter un résultat positif, grâce notamment à des prestations autres que les opérations de vols.

L'occupation record des avions reflète la croissance réjouissante enregistrée dans le transport de passagers et de fret. La baisse continue des rendements moyens et la faiblesse des devises ont toutefois influencé négativement les résultats.

Au milieu de l'année, le réseau mondial de Swissair comptait 311 307 kilomètres; la compagnie reliait la Suisse à 112 villes dans 67 pays. Elle a élargi son offre avec les destinations suivantes: Osaka (le 4 septembre), Beyrouth (le 3 septembre, après 14 ans d'interruption), Belgarde (le 17 octobre, après une interruption de presque trois ans) ainsi que Minsk (début de l'horaire d'été) desservie via Vienne en coopération avec Austrian Airlines (AUA). Innsbruck est de nouveau une liaison desservie par Swissair (le 1^{er} juillet), également en coopération avec AUA et Tyrolean Airways. Swissair a cessé ses services sur Rio de Janeiro (le 1^{er} juillet), Alger (le 8 septembre), Ankara et Bordeaux (le 29 octobre). Elle a en outre confié à Crossair la desserte des lignes Zurich-Birmingham (début de l'horaire d'été), Genève-Marseille et Genève-Toulouse (début de l'horaire d'hiver).

Le treizième MD-11 commandé en décembre 1993 a été livré le 30 juillet. Swissair a passé commande en décembre d'un quatorzième long-courrier de ce type. A la fin de l'année, la flotte de la compagnie comptait 62 unités.

A l'aéroport de Zurich, Swissair a ouvert au début de l'horaire d'été ses nouvelles salles d'attente particulières (lounge) réservées aux passagers de première classe et de la classe affaires. Dans le domaine du ravitaillement hôtelier, Swissair a renforcé sa position en reprenant le groupe SSP (le 25 juillet) et en fondant Rail Gourmet Holding SA (le 9 novembre).

A la fin de l'année, les négociations entamées avec la compagnie belge SABENA en vue d'une éventuelle coopération n'étaient pas encore terminées.

| SWISSAIR | 1993 | 1994 |
|--|--|-----------|
| Heures de vol | 218 465 | 223 251 |
| Vols | 113 129 | 118 170 |
| Passagers | 8 238 831 | 8 737 441 |
| Fret et poste (t) | 323 493 | 352 466 |
| Capital-actions (mio. CHF) | 808 | 808 |
| Effectif du personnel | 17 713 | 17 143 |
| Composition de la flotte (Etat au 31.12.) | 5 B-747-357 13 MD-11 10 A-310-221/322 24 MD-81 10 Fokker 100 | |
| Commandés | 29 A-319/320/321 1 MD-11 | |

Crossair

La compagnie suisse pour l'exploitation de lignes aériennes régionales a bouclé l'exercice sur un résultat encourageant. Bien qu'elle n'ait pas réussi à égaler le bénéfice record de l'année précédente, elle a obtenu un résultat nettement meilleur dans son activité principale (opérations de vol).

A la fin de l'année, le réseau de Crossair comptait 22'572 kilomètres; elle desservait 27 villes dans 10 pays européens. Dès le début de l'horaire d'été (le 25 mars), Crossair dessert les nouvelles lignes suivantes: Zurich-Dublin, Bâle-Birmingham et Genève-Berlin. Elle a repris de Swissair la liaison Zurich-Birmingham. Pendant l'été, elle a assuré de nouvelles liaisons saisonnières entre Bâle et Nice, Genève et Jersey ainsi qu'entre Lugano et Olbia. Le 3 octobre, elle a inauguré les lignes Bâle-Copenhague et Bâle-Hanovre. Pour le début de l'horaire d'hiver, Crossair a repris de Swissair la desserte des liaisons Genève-Marseille et Genève-Toulouse et ouvert une nouvelle ligne reliant Genève à l'aéroport londonien de Londres/City. La desserte au départ de Lugano des lignes sur Venise, Florence et Rome a été améliorée dès le mois de novembre avec la coopération de la compagnie régionale Air Dolomiti. Pour des raisons de rentabilité, Crossair a cessé de desservir la ligne Zurich-Sion (fin octobre).

Au cours du second semestre, la livraison du premier des cinq Saab 2000 Concordino a constitué une étape marquante dans l'histoire de la compagnie. Vu les retards à la livraison que ce type d'appareil a subi, Crossair a pris en location un BAe 146-300 supplémentaire pour la durée d'une année et aux frais de Saab. Après le départ de deux

Saab 340, la flotte compte désormais 36 avions. En octobre, Crossair a inauguré à Bâle son centre d'entretien des moteurs. Elle a relevé de quatre à dix millions de livres sa participation (38%) dans la compagnie écossaise Business Air.

| CROSSAIR | 1993 | 1994 |
|--|-----------|---|
| Heures de vol | 66 400 | 72 254 |
| Vols | 72 942 | 79 413 |
| Passagers | 1 653 905 | 1 864 093 |
| Fret et poste (t) | 1 875 | 2 300 |
| Capital-actions (mio. CHF) | 215 | 215 |
| Effectif du personnel | 1 175 | 1 284 |
| Composition de la flotte (Etat au 31.12.) | | 4 Avro RJ85 5 Fokker 50 2 Bae 146-300 20 Saab 340 5 Saab 2000 |
| Commandés | | 15 Saab 2000 |

Air Engiadina

A la fin de l'année, le réseau de la troisième compagnie suisse de lignes comptait 4'138 kilomètres; elle desservait six destinations dans cinq pays. Elle a ouvert la ligne Berne-Londres/Stansted le 25 mars et assure en outre depuis le 2 septembre la liaison Berne-Amsterdam à raison de deux vols quotidiens. Elle a cessé de desservir la ligne Zurich-Erfurt (fin janvier) en raison du peu de trafic. Dans le courant de l'été, Air Engiadina a transféré son siège principal à l'aéroport de Berne et, en août, réceptionné son deuxième Dornier 328.

| Air Engiadina | 1993 | 1994 |
|--|--------|------------------------------------|
| Heures de vol | 3 565 | 4 827 |
| Vols | 2 605 | 3 907 |
| Passagers | 17 590 | 40 586 |
| Fret et poste (t) | 0 | 0 |
| Capital-actions (mio. CHF) | 5 | 7 |
| Effectif du personnel | 16 | 35 |
| Composition de la flotte (Etat au 31.12.) | | 2 Dornier DO-328 1 Jetstream 31 |
| Commandés | | 1 Dornier DO-328 |

324 Compagnies étrangères

A la fin de l'année 82 (83) compagnies étrangères du trafic de lignes desservaient la Suisse, dont 67 (70) faisaient escale à Zurich, 44 (43) à Genève, treize (11) à Bâle-Mulhouse, deux (1) à Berne, deux (2) à Lugano et une (1) à Altenrhein.

Compagnies qui ont ouvert des lignes régulières touchant la Suisse:

- Air Ukraine International: Kiev-Zurich (début mai);
- Arcus Air Logistics: Dresde-Mannheim-Berne (le 11 avril, mais supprimée le 2 juillet);
- Lauda Air: Vienne-Genève (le 25 mars);
- Luxair: Bâle-Palma de Mallorca (le 27 mars);
- Euro Direct Airlines: Berne-Londres/Gatwick (le 4 juillet);

- Air Lithuania: Kaunas-Prague-Zurich (le 6 septembre);
- JAT Yugoslav Airlines: Belgrade-Zurich (le 30 octobre);
- Flandre Air: Rennes-Bâle (le 27 mars);
- Regional Airlines: Bordeaux-Nantes-Bâle (le 18 avril), Toulouse-Genève (le 30 octobre).

Compagnies déjà implantées en Suisse qui ont ouvert de nouvelles lignes:

- Corse Méditerranée: Ajaccio-Zurich (ligne saisonnière);
- Egypt Air: Hurghada-Genève-Bâle et Zurich-Sharm-el-Sheik (le 30 octobre);
- Air Dolomiti: Florence-Lugano et Rome-Lugano (le 30 octobre);
- Tunis Air: Genève-Tozeur (le 30 octobre).

Lignes supprimées:

- Albanian Airlines: Tirana-Zurich (le 31 juillet);
- Belavia: Minsk-Vienne-Zurich (le 29 octobre);
- Kazakhstan Airlines: Alma Ata-Uralsk-Zurich (le 22 avril);
- TWA Trans World Airlines: Washington-Zurich et New York-Genève (le 6 septembre).

33 Trafic hors des lignes

330 Généralités

Compte tenu de la reprise économique et du regain d'optimisme marqué par les consommateurs, l'augmentation de la demande dans le trafic d'affrètement est restée modérée. Les compagnies suisses d'aviation ont été confrontées à une concurrence toujours plus âpre, à laquelle il convient d'ajouter la lutte acharnée et ruineuse que les organisateurs de voyages se livrent pour évincer les concurrents. Sur les longues distances, elles ont dû faire face aux entreprises de lignes qui ont encore étoffé leurs offres en matière de voyages forfaitaires. En Europe, elles ont dû en outre affronter les compagnies étrangères de plus en plus présentes sur le marché suisse et qui sont en mesure d'offrir des prix avantageux grâce aux bas salaires dans leurs pays respectifs. Les compagnies européennes ont aussi su tirer parti des droits de trafic offerts par l'aéroport binational de Bâle/Mulhouse, qui est une plateforme suisse et intracommunautaire. La situation politique de plusieurs pays a eu des effets tantôt positifs tantôt négatifs (p.ex. Macédoine, Ex-Yougoslavie, Turquie, Egypte et Algérie) sur le développement du trafic charter au départ de la Suisse.

En été et en automne, l'engorgement des aéroports et des voies aériennes ainsi que les grèves des contrôleurs aériens étrangers ont une fois de plus perturbé le trafic et provoqué d'importants retards; ceux-ci ont à leur tour entraîné une augmentation des mouvements de nuit sur les aéroports suisses.

331 Evolution du trafic

Avec une part au trafic de près de 70 pour cent, l'Espagne (y compris les Canaries), la Grèce, la Grande-Bretagne, la Macédoine et la Turquie ont de nouveau été les destinations les plus importantes. Quant à la part du trafic charter

à l'ensemble du trafic commercial des passagers touchant la Suisse, elle s'est élevée à 16 pour cent. Le nombre des passagers transportés n'a augmenté que de 14 pour cent sur les courtes distances et de 27 pour cent sur les destinations lointaines.

332 Compagnies suisses

Les compagnies suisses ont assuré le 46 pour cent du trafic charter touchant la Suisse. Voici l'évolution du trafic et des compagnies:

| | Balair/CTA | TEA Basel | Aéro Jet |
|-------------------------|-------------------------------|-----------|-------------|
| Heures de vol | 32'874 | 16'157 | 1'073 |
| Vols | 7'866 | 5'460 | 722 |
| Passagers | 983'520 | 364'185 | 40'790 |
| Capital (mio de fr) | 113.5 | 29.2 | 1.5 |
| Personnel | 403 | 153 | 13 |
| Flotte (Etat au 31.12.) | 3 A-310 2 MD-80 4 MD-87 | 5 B-737 | 1 SE-210 |
| | Crossair | Swissair | Classic Air |
| Heures de vol | 2'806 | 2'628 | 525 |
| Vols | 1'645 | 1'520 | 463 |
| Passagers | 82'876 | 139'642 | 9'516 |

A la fin de l'année, 123 (124) entreprises étaient titulaires d'une autorisation générale les habilitant à exécuter des vols commerciaux en trafic hors des lignes. Parmi elles figurent 24 (25) compagnies d'hélicoptères ainsi que cinq (4) entreprises qui utilisent aussi bien des avions que des hélicoptères. En outre, on recensait 44 (40) entreprises disposant de l'autorisation d'effectuer des vols commerciaux au moyen de ballons.

Balair/CTA

La société issue de la fusion des deux filiales de Swissair a enregistré des pertes importantes, légèrement plus élevées que l'année dernière. Sur le plan financier, la fusion n'a donc pas apporté les avantages attendus. Pour la première fois, Balair/CTA a assuré sous sa responsabilité commerciale des vols sur Palma de Majorque et Valencia au moyen de ses propres avions; toutefois, à défaut d'une concession pour le trafic de lignes, les vols ont eu lieu sous le couvert de celle de Swissair. Dans le trafic sur de longues distances, la compagnie a desservi principalement les Maldives, le Sri Lanka et Goa (64'000 passagers), l'Amérique du Nord ainsi que les Caraïbes (Miami, Cancun, San Francisco et la République dominicaine).

Pour la première fois, la compagnie a engagé toute l'année trois Airbus A310-325 sur les liaisons long-courriers; deux MD-82 ont été intégré provisoirement dans la flotte Swissair. A la fin de l'année, celle de Balair/CTA se composait de neuf appareils. En mai, Swissair a porté à 96 pour cent sa part au capital-actions de Balair/CTA dans le cadre d'une offre de reprise. En juin, l'administration de la compagnie a été concentrée à l'aéroport de Genève.

TEA Bâle

La deuxième compagnie charter suisse a obtenu un résultat positif. En février, Vietnam Airlines a résilié, pour des

raisons politiques, le contrat d'affrètement ayant pour objet deux avions B-737 de la TEA. Ces deux appareils avaient accompli dès janvier 1992 quelque 8'400 heures de vol en trafic régional du Vietnam. En mars, le nouveau logo "TEA Switzerland" a été apposé sur les quatre B-737 de la compagnie. Le 29 avril, l'office a prolongé de cinq ans - jusqu'au 31 mars 1999 - l'autorisation générale d'exploitation délivrée à TEA. En avril, la compagnie a inauguré son propre service de ravitaillement hôtelier qui couvre désormais l'ensemble de ses besoins.

TEA a sollicité en juillet une concession en vue d'exploiter des services réguliers entre Zurich et Genève. Cette ligne fait partie du réseau interne que le département a déclaré être d'intérêt général; elle est donc exploitée par Swissair. Par conséquent, il a rejeté la demande de concession le 27 octobre.

En novembre, TEA a pris livraison de son cinquième B-737-300; équipé de réservoirs supplémentaires, le nouvel appareil permettra d'assurer des vols sur de longues distances.

Avec la mise en service, respectivement au printemps et au mois de novembre, de ses quatrième et cinquième avions, TEA a augmenté sa part de marché (23 pour cent) en Suisse.

Aéro Jet

La compagnie ayant pu prouver qu'elle remplissait les conditions opérationnelles et financières en vue d'une exploitation réglementaire, l'office a prolongé en été l'autorisation générale d'exploitation pour une nouvelle année. Du fait de la longue immobilisation de l'unique Caravelle de la compagnie (entretien), l'office a autorisé exceptionnellement celle-ci à utiliser un avion de type Tupolev TU-154 appartenant à une compagnie bulgare. Aéro Jet concentre ses activités sur les vols de travailleurs étrangers à destination de la Macédoine, du Portugal et de l'Italie; les vols partent non seulement de Zurich ou de Genève, mais aussi de Sion.

333 Compagnies étrangères

La part de ces compagnies au trafic charter touchant la Suisse a été de 54 pour cent. En octobre, l'office a refusé

4 Matériel aéronautique

40 Coopération européenne

Au sein des Autorités conjointes de l'aviation, les travaux visant à harmoniser les prescriptions techniques sur le plan européen se sont poursuivis à un rythme soutenu. Les nouvelles normes communes de l'aviation (JAR) relatives à la certification technique des aéronefs (JAR 21) ont été adoptées au cours de l'année. Celles qui portent sur les règles d'exploitation dans l'aviation commerciale (JAR OPS) étaient sur le point d'être achevées.

La norme JAR 21 devrait être appliquée d'ici à la fin de 1996 dans tous les Etats membres des JAA. Les travaux d'adaptation des ordonnances concernées ont été mis en oeuvre. La loi révisée sur l'aviation facilite désormais la transposition des normes JAR dans le droit national.

d'approuver les programmes de vol des compagnies turques; à l'appui de sa décision, il a évoqué la remise tardive et incomplète des dossiers et surtout le fait que la politique des prix bas pratiquée par ces compagnies empêchait les entreprises suisses d'accéder au marché. Les négociations menées avec les autorités turques ont débouché sur une limitation provisoire des vols à certains jours. Pour des motifs techniques et de bruit, l'office a dû frapper les compagnies utilisant des avions de type russe IL-76 de restrictions opérationnelles quant au poids et aux procédures de décollage. Les autorités bulgares ont refusé le droit à Swissair d'étoffer son offre. L'office a alors riposté en refusant à son tour d'approuver les vols des compagnies charters bulgares entre la Suisse et des Etats tiers; cette décision s'applique également aux compagnies d'Etats tiers (Macédoine, Turquie) qui affrètent des avions bulgares.

334 Vols d'épandage

Au cours de l'année, les aéronefs ont traité 10'686 hectares de terres agricoles, dont 10'538 hectares de vignes. Les opérations ont eu lieu dans les cantons de Berne, de Genève, de Neuchâtel, de Vaud et surtout dans celui du Valais.

34 Mesures de sûreté

La CEAC a adopté la liste des mesures de sûreté les plus importantes. Les directeurs des autorités nationales de l'aviation civile se sont engagés à les mettre en oeuvre dans leurs pays respectifs.

En Suisse, l'office a entamé les travaux visant à introduire les plans de sûreté dans toutes les compagnies desservant la Suisse en trafic de lignes. En outre, obligation a été faite aux aéroports suisses accueillant du trafic international de lignes d'établir un programme de sûreté. Relevons que ni les compagnies suisses ni les aéroports suisses n'ont été la cible d'attentats terroristes. Sur le plan international, on a toutefois constaté une recrudescence des enlèvements et des prises d'otages ainsi que des attentats dirigés contre l'aviation civile.

Sur le plan institutionnel, la mise au point de l'accord international appelé à remplacer l'arrangement administratif de 1990 était presque terminée à la fin de l'année; la question d'une participation éventuelle de l'UE à une telle convention n'était pas encore réglée.

41 Certification de type

410 Généralités

L'année écoulée a été consacrée à la poursuite des travaux de certification sur les plans tant national qu'international (JAA, FAA). Deux importants programmes suisses de certification relatifs à des avions Pilatus ont été

menés à terme; il s'agit du PC-12 (y compris la validation FAA) et du PC-7 MkII.

La certification complète d'un avion tel que le PC-12 est un processus extrêmement complexe qui prend plusieurs années. Les documents établis à cette fin rempliraient plusieurs armoires. Rappelons que la certification a été annoncée à l'office le 10 juillet 1986. Etant donné que la Suisse n'a pas publié ses propres normes de construction et que les normes européennes en la matière étaient encore en voie d'élaboration, l'office a choisi comme base de certification la réglementation la plus utilisée sur le plan mondial: la Federal Aviation Regulations 23 (FAR 23). En raison de la conception particulière du PC-12, l'office a dû compléter ces exigences de navigabilité (p.ex. disposition de l'empennage, montage d'un pousse-manche "Stick Pusher"). Pour un avion monomoteur, la norme FAR 23 prescrit que la vitesse de décrochage ne doit pas être supérieure à 61 noeuds et que l'appareil doit pouvoir sortir de manière sûre de toute vrille involontaire. Face à des exigences d'une telle rigueur, le prototype a dû être modifié (allongement de l'envergure, montage d'un système "Stick Pusher") en raison de la puissance relativement élevée du propulseur équipant le PC-12 et d'une aérodynamique définie en fonction d'un déplacement important du centre de gravité.

Dès que la configuration définitive de l'avion fut établie et l'état des modifications à satisfaire conformément à la norme FAR 23 connu, les spécialistes ont pu mettre en chantier les documents de démonstration de conformité. La division des essais en vol de la société Pilatus a exécuté les vols de certification avec la coopération de l'office. La division de la statique a établi les charges définitives et la conformité de la résistance structurale. La tâche principale de l'ingénierie des systèmes (System-Engineering) a consisté à fournir la preuve de la fiabilité des fonctions, ainsi que des probabilités de défaillance des divers éléments et systèmes. L'office a vérifié, puis approuvé le grand livre (Certification Compliance Sheets) établi par le constructeur; ce document, véritable fil rouge des travaux de certification, se compose de quelque 800 fiches - une pour chaque exigence de navigabilité - et comprend les procédures de conformité, les références et le genre de preuve.

Le 30 mars, l'office a été en mesure de délivrer la certification de base, qui a été reconnue par les autorités aéronautiques des Etats-Unis le 15 juillet. Dès lors, le marché mondial s'ouvrait au PC-12. Cet avion certifié pour les opérations selon les règles de vol aux instruments (avec pilote automatique) doit encore faire l'objet de plusieurs étapes de certification; actuellement en cours, elles concernent notamment le vol en conditions givrantes, l'augmentation de la masse au décollage et divers équipements supplémentaires.

La charge de travail pour un tel programme de certification - le plus important jamais réalisé en Suisse - peut être illustrée par les chiffres suivants: 45 séances officielles de certification (Type Board Meetings), 250 séances de travail (Specialists Meetings): dix exigences complémentaires à la norme FAR 23 (Issue Papers), 57 documents d'interprétation (Certification Compliance Forms), 564 feuilles de conformité du grand livre (Certification Compliance Sheets), 20'000 pages de preuves de conformité

(sous forme de rapports d'ingénieur), 4'000 pages pour les documents d'entretien (manuel d'entretien) et 300 pages pour le manuel de vol. Tous ces documents ont été vérifiés et approuvés par l'office.

411 Examens de type

Outre les examens de type susmentionnés pour le PC-12, l'office a également délivré la certification de base au PC-7 MkII. Ce programme a valeur de test pour la future procédure de certification de type qui devra être effectuée dès le 1er janvier 1997 conformément à la nouvelle norme européenne JAR 21 (octroi d'un agrément de conception). Avec la coopération de l'office, l'admission de type pour l'avion MD-3-160 de la firme Dätwyler a été obtenue en Malaisie, pays dans lequel cet appareil sera produit en série. Les travaux concernant l'admission de type pour l'avion remorqueur FFA AS 202/32 TP se sont poursuivis. Dans le secteur de la construction amateur (avions et hélicoptères), l'office a procédé à l'examen technique final de sept appareils. A la fin de l'année, quelque 140 aéronefs-amateurs étaient en construction sous la surveillance simplifiée de l'office qui, pour accomplir ses tâches dans ce domaine, a pu compter sur le soutien efficace du Réseau du Sport de l'Air (RSA).

412 Examens partiels de type

Parmi les nombreuses interventions de l'office, il convient de relever les examens partiels de type suivants:

- Dispositifs de largage pour le transport de charges extérieures par hélicoptères
- Montage de sièges dans l'hélicoptère AS 350 B2
- Equipement de sauvetage dans l'hélicoptère ambulance BO 105
- PC-9, extension de l'enveloppe de vol
- Installation de caméras sur le PC-6
- Installation d'un nouveau moteur (prototype) sur le MD-3-160
- Montage du système TCAS II sur le BAe 125 et le CL 601
- Montage de skis et installation sanitaire sur l'hélicoptère A 109 K2
- Divers équipements d'office (Galley) sur grands avions
- Gulfstream GI, certification de nouveaux équipements de mesure
- BAe 125, montage du système FMS/RNAV
- Gulfstream IV, Emergency Light Escape Path Marking
- 13 certifications avionique (délégation de compétences OFCOM)
- PC-12, certification en conditions givrantes et des équipements sanitaires
- Appareil pour le déclenchement d'avalanches depuis hélicoptère (prototype)

413 Coopération internationale

Dans le cadre de la certification commune européenne des avions de transport, les spécialistes de l'office ont participé aux programmes suivants: achèvement de la

certification de type pour les Airbus A319, A330-341/342, le Dassault Falcon 2000 et le Saab 2000; poursuite des travaux pour le Boeing B 777-200, le Bombardier Lear Jet 45, le McDonnell Douglas MD-90, le Cessna Citation X et le Dornier DO-328; clôture de la validation pour les propulseurs GMA 2100A, RB 211 Trent et Pratt & Whitney P+W 119B.

L'office était également représenté dans les groupes de travail internationaux chargés d'établir et de développer les exigences communes de navigabilité telles que JAR 21 (procédures de certification), JAR 22 (planeurs), JAR 23 (avions), JAR 39 (consignes de navigabilité), JAR OPS (équipements), JAA Catch-Up Task Force ainsi que JAA NPA (Notices for Proposed Amendment).

Un accord a été conclu avec l'Arabie saoudite selon lequel des entreprises suisses d'entretien sont habilitées à exécuter des réparations importantes et des modifications majeures sur des avions saoudiens.

414 Consignes de navigabilité

En 1994, l'office a publié 500 (516) consignes de navigabilité (CdN), douze révisions et 33 (32) consignes urgentes (Emergency AD's) pour divers aéronefs et éléments d'aéronefs.

42 Registre matricule des aéronefs

A la fin de l'année, 4'034 (4'005) figuraient au registre.

| Aéronefs inscrits le 31.12. | 1993 | 1994 |
|-----------------------------|-------|-------|
| Grands avions | 127 | 133 |
| Avions légers | 1 913 | 1 909 |
| Hélicoptères | 240 | 246 |
| Planeurs | 1 061 | 1 058 |
| Motoplaneurs | 192 | 196 |
| Pallons libres | 467 | 492 |
| Dirigeables | 4 | 4 |

43 Avions de transport, entreprises d'entretien

Sur le plan du matériel aéronautique, l'effectif des avions de transport enregistrés a légèrement augmenté (4%); à la fin de l'année, il s'élevait à 137 unités, soit 103 avions à réaction et 34 avions à turbopropulseurs.

Nos spécialistes ont été formés sur deux nouveaux types d'avion, le SAAB 2000 et l'Airbus de la famille A320 (A319, A320, A321). Cinq SAAB 2000 ont été réceptionnés dans le courant du second semestre. Le premier A320 de la flotte Swissair sera livré en janvier 1995.

Aucun fait marquant n'est venu troubler les opérations de la flotte des avions de transport. Les difficultés rencontrées en 1993 avec les moteurs des MD11 de Swissair ont été réglés. Les quelques maladies d'enfance constatées lors des premières opérations commerciales du SAAB 2000 sont restées à un niveau acceptable du point de vue de la sécurité.

1994 aura été une année de consolidation en matière de certification des entreprises d'entretien travaillant selon la nouvelle norme européenne JAR-145, qui est maintenant

introduite dans la législation suisse. C'est ainsi que 49 nouvelles entreprises de maintenance ont obtenu la licence conforme à cette norme. A la fin de l'année, 80 entreprises (sur 90 que compte notre pays) étaient titulaires du certificat JAR-145. Elles sont examinées régulièrement par l'office, sous forme d'un audit, afin de contrôler que les normes exigées soient respectées. L'office est contrôlé à son tour - également sous la forme d'un audit - par une délégation des Autorités conjointes de l'aviation civile européenne, qui vérifie l'application uniforme des exigences JAR.

L'office collabore d'une façon soutenue et de plus en plus fréquemment avec les autorités aéronautiques étrangères, notamment avec celles des USA, de la France et de la Norvège.

44 Accidents d'aviation

Le nombre d'accidents survenus sur le territoire suisse ou impliquant des avions suisses à l'étranger est peu près le même que celui de l'année dernière. On a enregistré 87 accidents ou incidents. Le nombre des personnes tuées est passé de 24 à 31.

Accidents d'avions

Le 16 août, un monomoteur parti de Porrentruy s'est abattu près de Rossemaison (JU) au cours d'un vol à faible hauteur. Le pilote et la passagère ont péri dans l'accident.

Le 3 septembre, un pilote a trouvé la mort lorsque son bimoteur, parti de Zurich, s'est écrasé près d'Urnäsch/AR alors qu'il effectuait un vol de contrôle technique.

Le 15 septembre, un Boeing 747-400 de Korean Air fortement endommagé s'est posé sur l'aéroport de Zurich. Il a été pris dans un violent orage de grêle entre Rome et Zurich. La gravité des dégâts subis entravait la sécurité du vol. L'enquête sur cet incident a été menée par les autorités italiennes et le bureau suisse d'enquête.

Le 30 octobre, un monomoteur non admis pour le vol de virtuosité s'est abattu dans le lac d'Alpnach/OW, alors qu'il effectuait des figures d'acrobatie. Le pilote et trois passagers ont péri dans l'accident.

Le 3 décembre, un monomoteur parti de Samedan a entamé un virage à gauche après avoir effectué une approche ILS sur la piste 14 de l'aéroport de Zurich. Au cours de cette manoeuvre, de nuit et par brouillard, il s'est écrasé au sol près de Bülach, tuant le pilote et les cinq passagers.

Accidents d'hélicoptères

Le 11 avril, un hélicoptère immatriculé en Italie s'est écrasé à la Testa Grigia, par brouillard, en effectuant un transport de skieurs. Le pilote et les cinq passagers ont été tués sur le coup.

Le 22 juin, une collision s'est produite au-dessus de l'Oberes Mönchsloch/BE entre un petit hélicoptère civil et un Super Puma de l'armée. Celui-ci a pu rejoindre Interlaken. L'appareil civil s'est écrasé au sol, causant la mort du pilote et des deux passagers.

Le 27 décembre, un hélicoptère qui effectuait un vol de plaisance s'est écrasé sur un bâtiment en ville de Zurich. Le pilote et son passager ont péri dans l'accident, proba-

blement causé par la collision des pales avec le fuselage/rotor de queue, sous de fortes rafales de vent.

Accidents de planeurs et de motoplaneurs

Le 22 juin, un planeur immatriculé en France et parti de ce pays s'est écrasé près de la Dent du Perroc/VS au cours d'une compétition. Le pilote et son passager ont été tués.

Le 9 août, un motoplaneur allemand parti de Samedan s'est écrasé à Forcla di Casseo (près du Rhèinwaldhorn) après un vol de distance de plusieurs heures. Le pilote a trouvé la mort.

Le 21 août, un pilote a été tué lors de la chute de son planeur lors d'un départ au treuil sur l'aérodrome d'Amlikon.

5 Service de vol

50 Généralités

Comme les années précédentes, les travaux d'harmonisation européenne ont suscité une charge de travail considérable. Les projets de réglementation concernant les vols commerciaux par avions et hélicoptères (JAR OPS 1 et JAR OPS 3) arrivent maintenant à terme. Ils devraient être adoptés par les JAA le 1er avril 1995 et entrer en vigueur dans deux ans.

S'agissant de la réglementation relative aux licences aéronautiques, le projet JAR FCL (Draft 4) a été revu suite aux nombreuses demandes de modifications formulées par les Etats membres lors de la première consultation, en 1992. Une deuxième consultation (Draft 5) a été ouverte au début du mois de décembre, avec délai de réponse jusqu'au 15 mars 1995. Là également, il faudra s'attendre à un certain retard pour la mise en vigueur qui, pour l'instant, est prévue pour 1998.

La révision partielle du Règlement suisse des licences (RPN) arrive à son terme après avoir été mise en consultation en automne auprès des milieux aéronautiques intéressés. Les nouvelles dispositions de cette importante modification entreront en vigueur au cours de l'année prochaine.

Les procédures opérationnelles et administratives ainsi que les conditions d'admission relatives à l'introduction de la radio balise de secours émettant sur 406 MHz (ELT) sont définies. La mise en service progressive de ce nouveau modèle permettra d'éliminer plusieurs des lacunes du modèle actuel.

Sur la base des résultats d'une enquête menée par les autorités aéronautiques américaines auprès de certaines compagnies étrangères sur la sécurité des vols, l'OACI a décidé d'élaborer un programme destiné à mieux surveiller sur le plan mondial l'application des normes techniques de sécurité. De son côté, la CEAC recherche également de nouvelles solutions pour que les exigences techniques et opérationnelles minimales soient mieux respectées à l'avenir dans l'aviation civile internationale. La Suisse soutient de telles initiatives, tout en étant disposée à mettre rapidement en oeuvre les recommandations qui en découleront.

51 Service médical de l'aviation

Au cours de l'année, le service a traité onze recours interjetés contre des décisions des médecins-conseils et formulé deux avis au sujet de deux autres recours déposés devant le DFTCE.

Dans le cadre du programme d'harmonisation européenne, le service a participé à huit séances du "Medical Sub Group" des JAA, qui auront permis de mettre au net le quatrième projet des exigences médicales ainsi que le manuel de médecine aéronautique - un document de quelque 300 pages - destiné aux médecins-conseils. Ces deux documents ont fait l'objet d'une nouvelle procédure de consultation ouverte en décembre (Draft 5). Les commentaires et demandes de modifications qui en découleront seront traités lors d'une séance unique agendée en mai 1995. L'ensemble de la réglementation devrait entrer en vigueur dans trois ans. Un premier pas a déjà été franchi dans ce sens en 1994; en effet, une nouvelle licence assortie de certaines restrictions a été introduite pour les pilotes privés souffrant de troubles de la perception des couleurs et, pour les licences B, nos exigences concernant la vue ont été adaptées aux normes européennes.

Par ailleurs, suite à plusieurs entretiens qui se sont déroulés avec la direction médicale du centre pour paraplégiques de Nottwil, le service a commencé à élaborer, avec la coopération de plusieurs services de l'office (section de la formation aéronautique, section des aéronefs, section juridique) des directives sur l'admission - sous certaines conditions - de paraplégiques à la formation de pilote privé.

Le service a publié les résultats d'une évaluation statistique sur les accidents mortels de planeurs qui se sont produits dans les périodes de dix ans précédant et suivant la levée de l'obligation pour les pilotes de se soumettre aux examens de médecine aéronautique; cette publication a rencontré un vif intérêt auprès des milieux du vol à voile. Le Bureau d'enquêtes sur les accidents d'aviation a mis le service à contribution pour établir des expertises suite à deux accidents dont les causes sont probablement médicales.

52 Opérations de vol

Les efforts des services spécialisés de l'office ont porté sur les activités suivantes: mise en service opérationnelle de nouveaux types d'avion tels que le Dornier 328, le SAAB 2000 et l'Airbus 320, levée des lacunes constatées lors des inspections faites en 1993 dans les entreprises de vol, investigations en relation avec les opérations de vol de compagnies étrangères sur les aéroports suisses, organisation de cours à l'intention des experts IFR externes à l'office. La vue d'ensemble et la coordination des activités du service ont été améliorées grâce à des mesures d'organisation internes touchant l'homologation des simu-

lateurs de vol et des dispositifs d'instruction ainsi que l'octroi des autorisations d'entraînement.

521 Surveillance

Outre les examens de vol IFR et les inspections partielles, la surveillance s'est étendue surtout à la formation des équipages de conduite sur les nouveaux types d'avion, à l'approbation des prescriptions concernant les opérations de vol des entreprises commerciales et aux inspections de vols en route, en particulier sur les aéroports présentant de sévères exigences opérationnelles.

522 Autorisations

Il convient de relever les autorisations délivrées pour l'engagement d'équipages de conduite étrangers sur les avions des compagnies suisses assurant le trafic de lignes.

53 Licences du personnel navigant

530 Généralités

A l'issue de la deuxième année de gestion entièrement informatisée des licences, le service se trouve dans une phase de consolidation, surtout après avoir terminé l'échange des anciennes licences.

La stabilité du nouveau système et les gains de productivité réalisés démontrent que l'introduction de l'informatique a permis d'accroître sensiblement l'efficacité du service et la qualité des travaux. Sa prochaine tâche importante consistera à adapter le système aux nouvelles dispositions qui résulteront de la révision du Règlement des licences actuellement en cours.

531 Nouvelles licences

L'office a établi 3'420 (3'306) nouvelles licences; la diminution (301) constatée l'année dernière est compensée par une légère augmentation de 114 unités.

| Genres de licences | 1993 | 1994 | +/- |
|------------------------------------|------|------|------|
| Pilote privé d'hélicoptère | 84 | 90 | 7% |
| Permis de vol aux instruments | 294 | 350 | 19% |
| Pilote professionnel | 200 | 179 | -11% |
| Pilote professionnel d'hélicoptère | 41 | 25 | -39% |
| Pilote de lignes | 115 | 172 | 50% |
| Validation de licences étrangères | 364 | 356 | -2% |
| Pilote privé | 582 | 624 | 7% |

L'augmentation de 114 unités laisse entrevoir un ralentissement de la tendance négative constatée ces dernières années. Tandis que la demande en licences de pilote privé - avion et hélicoptère - et en permis IFR s'est accentuée, celle en licences de pilote professionnel sur avion ou hélicoptère continue de régresser, en raison de la formation fort onéreuse dans ces catégories.

532 Licences en cours de validité

A la fin de l'année, il y avait 22'677 (22'097) licences en cours de validité, ce qui représente une augmentation de 580 unités ou d'environ 2,5 pour cent. Quant au nombre de titulaires, 17'141 (16'908), il a légèrement augmenté.

Evolution des licences établies:

| Genres de licences | 1993 | 1994 | +/- |
|--------------------------------------|-------|-------|------|
| Pilote de lignes | 1 277 | 1 398 | 9% |
| Pilote professionnel d'hélicoptère | 406 | 399 | -2% |
| Pilote de ballon (Carte d'élève) | 75 | 66 | -12% |
| Pilote d'hélicoptère (Carte d'élève) | 176 | 188 | 7% |
| Pilote professionnel | 1 342 | 1 283 | -4% |
| Vol aux instruments | 2 536 | 2 798 | 10% |

L'augmentation enregistrée dans la catégorie "pilote de lignes" s'explique tant par le besoin accru en "Cruise Relief Pilots" pour les services longs courriers que par les demandes de plus en plus fréquentes visant à remplacer la licence de pilote professionnel de 1ère classe qui sera supprimée.

La diminution des licences de pilote professionnel avion et hélicoptère est due, dans une situation économique difficile, à la faible offre sur le marché de l'emploi. La forte augmentation de la catégorie "permis de vol aux instruments" s'explique par le fait que de nombreux titulaires, malgré les coûts, attachent de plus en plus d'importance à l'aspect de la sécurité de vol.

533 Cas particuliers

La carte d'élève a été refusée provisoirement ou à titre définitif dans deux (3) cas en raison du manque d'aptitude morale des candidats et dans un cas (1) pour des motifs médicaux. S'agissant des candidats à la formation aéronautique, 35 (56) ont été déclarés inaptes au vol à l'issue de l'examen médical initial. En outre, 26 (20) cartes d'élève n'ont été délivrées qu'après l'examen approfondi des caractères des candidats; dans huit (4) cas, l'octroi de la carte a été assorti de conditions spéciales. A l'issue des examens médicaux périodiques, 19 (17) titulaires ont été déclarés inaptes au vol et se sont vu refuser le renouvellement de leur licence.

54 Ecoles, cours et examens

541 Ecoles d'aviation

Le nombre des centres de formation s'est réduit d'une unité et passe à 141. Cinq nouvelles écoles ont obtenu l'autorisation de dispenser une formation aéronautique spécifique; deux écoles de pilotage d'hélicoptères et quatre de vol à moteur ont cessé leurs activités.

542 Cours

L'Office a organisé les cours de cadres suivants:

| Cours de cadres | Cours | Participants |
|---|-------|--------------|
| Cours de formation | | |
| Instructeur de vol à moteur | 2 | 12 |
| Instructeur de vol sur hélicoptère | 1 | 7 |
| Instructeur de vol pour atterrissages en montagne | 2 | 10 |
| Instructeur de vol à voile | 2 | 19 |
| Cours de perfectionnement | | |
| Instructeur de vol à moteur | 5 | 45 |
| Instructeur de vol à voile | 4 | 20 |
| Instructeur de pilotes d'hélicoptère | 1 | 6 |

Dans le cadre de l'Instruction aéronautique préparatoire (IAP), 298 (261) candidats ont participé au premier cours de sélection et 145 (150) au second.

S'agissant du perfectionnement aéronautique (PA), 33 (25) pilotes ont suivi le premier cours de sélection (vol de virtuosité) et 17 (22) le second (navigation et vol aux instruments).

A l'École suisse d'aviation de transport (ESAT), 74 élèves (dont 2 candidates) répartis en quatre classes ont achevé leur formation de pilote; 71 sont entrés au service de Swissair et trois chez Balair/CTA. Actuellement, 98 élèves (dont 2 candidates) répartis en six classes suivent les cours de l'école.

543 Examens

L'Office a organisé les examens suivants:

Examens d'aptitude pour l'accès aux cours de formation en 1995

| Candidats comme: | Candidats | Examen réussi |
|--|-----------|---------------|
| Instructeur de vol à moteur | 23 | 10 |
| Instructeur de vol sur hélicoptère | 7 | 4 |
| Instructeur de vol à voile | 15 | 17 |
| Instructeur de vol aux instruments (pour cours en 1994) | 14 | 6 |

Examens théoriques pour la licence de pilote professionnel et du permis spécial de vol aux instruments:

Les quatre sessions ordinaires d'examens ont accueilli 332 (289) candidats. Comme d'habitude, la session organisée en février/mars a été la plus fréquentée, avec 109 participants. Outre les sessions ordinaires, l'office a organisé huit (7) séances extraordinaires pour faire passer les examens à 63 (78) candidats dans la branche législation B + IFR. Par rapport à l'année dernière, l'augmentation des examens B/IFR accuse à nouveau un taux de quinze pour cent.

55 Autorisations de police aérienne

En 1994, l'office a autorisé 23 (21) manifestations publiques d'aviation.

En outre, 42 (31) pilotes d'avion ou de planeur ont obtenu l'autorisation spéciale d'effectuer des vols au-dessous des hauteurs minimales légales.

En ce qui concerne les atterrissages en campagne, l'office a délivré neuf (11) autorisations pour les avions; pour les hélicoptères en trafic non-commercial, il en octroyé ou renouvelé 420 (298).

56 Service de recherches et de sauvetage (SAR)

L'office a entrepris six opérations de recherche d'avions portés disparus. Dans 36 autres cas, l'engagement d'avions ou d'hélicoptères de recherche n'a pas été nécessaire. On a enregistré 79 émissions de radiobalises de secours, le plus souvent déclenchées par erreur. Dans la plupart des cas, le système SRSAT/COSPAS de repérage par satellites a été un instrument particulièrement précieux.

Conformément aux recommandations de l'OACI (annexe 12), quatre (5) exercices internationaux SAR ont été organisés avec les pays voisins. Le chef d'engagement et les équipages du service SAR suisse ont participé à toutes ces opérations, dont deux ont eu lieu sur territoire suisse. En outre, quatre exercices se sont déroulés sur le plan national uniquement.

57 Hélicoptères

Les inspecteurs du service ont participé à la mise au point des prescriptions JAR-OPS 3 et JAR-FCL(H). L'adaptation du Règlement suisse des licences aux dispositions de l'annexe 6 OACI apportera d'importantes modifications dans la formation des pilotes privés et professionnels. Un groupe de travail composé d'instructeurs de vol et de pilotes professionnels issus des écoles de pilotage ou des entreprises a formulé les nouvelles exigences pour les examens pratiques. Lors d'un cours organisé pour la première fois à l'intention des instructeurs qui forment les pilotes professionnels, on a pu tester, outre la matière enseignée, les propositions pour les nouveaux examens et les compléter le cas échéant.

L'office a attaché une importance particulière à la protection de l'environnement en donnant l'occasion aux instructeurs et aux pilotes de suivre des cours spécifiques ou une instruction spéciale.

6 Infrastructure et espace aérien

61 Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA)

Cette nouvelle ordonnance d'exécution de la loi révisée sur l'aviation comprend, outre les prescriptions de l'ancienne ordonnance sur la navigation aérienne, toutes les dispositions relatives à l'infrastructure aéronautique; elle définit en particulier les procédures à appliquer et les compétences à observer lors de la construction et de l'exploitation des aérodromes et des installations de navigation aérienne.

62 Service de la navigation aérienne

621 Généralités

Le trafic aérien a de nouveau augmenté grâce à l'essor économique général. En trafic de transit, la croissance a atteint un taux légèrement supérieur à cinq pour cent (deux pour cent). Cela étant, les services européens de la navigation aérienne ont réussi à gérer le trafic sans qu'il se produise autant de retards que les années précédentes. Toutefois, des goulets d'étranglement subsistent encore à certains points névralgiques du continent.

Lors de leur quatrième réunion, les ministres des transports des Etats membres de la CEAC ont analysé les premiers résultats des deux stratégies en matière de navigation aérienne et y ont donné de nouvelles impulsions. Les pays européens membres de l'OACI ont arrêté leur position au sujet de nouveaux systèmes - généralement assistés par satellites - de navigation, de transmission et de surveillance, afin d'offrir de meilleurs itinéraires de vol aux usagers de l'espace aérien. La décision qui aura force obligatoire sur le plan mondial est attendue pour l'année prochaine.

622 Evolution en Suisse

Sur l'aéroport de Zurich, les travaux concernant le nouveau centre opérationnel de la société Swisscontrol ont été mis en chantier. Peu avant, celle-ci a mis en service un nouveau secteur de contrôle pour la zone du lac de Constance afin d'offrir de meilleures prestations de navigation aérienne aux aéroports de Friedrichshafen et d'Altenrhein.

La station radar modernisée de la Dôle (VD) a été ouverte à l'exploitation en mai; elle fournit des données aux services français et suisses du contrôle aérien.

Depuis plusieurs années, la Suisse assure d'importantes prestations de contrôle aérien en faveur de l'espace français dans la région de Genève. La France ayant résilié l'accord réglant l'indemnisation de ces prestations, des négociations visant à conclure un nouvel arrangement et à renforcer la coopération entre les deux Etats en matière de navigation aérienne seront ouvertes prochainement.

D'autres négociations entrent dans une phase décisive: il s'agit de celles engagées avec l'Allemagne au sujet de l'interprétation de l'accord administratif en vigueur depuis 1984. Celui-ci concerne l'utilisation de l'espace aérien sous souveraineté allemande pour les vols en direction de l'aéroport de Zurich. Les modifications opérationnelles

exigées par la partie allemande afin de réduire le bruit au-dessus de son territoire entraîneraient de graves limitations des capacités pour l'aéroport de Zurich.

A l'aéroport de Lugano, les premiers essais en vol visant à tester les approches assistées par satellites en région montagneuse ont débuté; il sont prometteurs.

63 Aérodromes

631 Concessions et autorisations

Le transfert de la concession du 20 novembre 1951 pour l'exploitation de l'aéroport de Genève à l'établissement de droit public intitulé "Aéroport international de Genève" a pris effet le 1er janvier. Les travaux visant à octroyer une concession à l'aérodrome de Lugano sont entrés dans une phase décisive; le département devrait rendre sa décision vers le milieu de l'année prochaine. Actuellement, on planifie la cinquième étape de l'agrandissement de l'aéroport de Zurich. Elle fera l'objet d'une concession-cadre, pour laquelle les premières démarches ont débuté.

Par décision du 25 mars, le DFTCE a modifié les heures d'ouverture contenues dans le règlement d'exploitation de l'aéroport de Berne; il est désormais ouvert tous les jours de 06h30 à 22h00 (au lieu de 07h00 à 22h00). Toutefois un seul décollage d'un avion de ligne est admis entre 06h30 et 07h00.

Le recours déposé contre l'autorisation de construire et d'exploiter le champs d'aviation pour hélicoptères de Lodrino a été retiré. L'autorisation est donc entrée en force.

632 Obstacles à l'aviation

Le service spécialisé de l'office a traité 949 dossiers d'obstacles à l'aviation (câbles, antennes, grues, lignes à haute tension, etc), dont 504 concernaient des installations nouvelles et 445 des enlèvements; il a en outre procédé à des inspections sur dix aérodromes.

633 Exploitation

L'office a organisé des exercices sur les aéroports de Zurich et de Lugano afin de tester les plans d'urgence. Le grand exercice "Feuervogel" mis sur pied par la police municipale de Berne a donné l'occasion de tester une partie du dispositif d'urgence de l'aéroport de Berne.

64 Produits des redevances de l'infrastructure

641 Compte de la navigation aérienne suisse

Ce compte se compose de deux comptes partiels qui ont trait, d'une part, aux redevances de route (vols en transit) et, de l'autre, aux redevances fédérales (approches et décollages). Voici les principaux résultats de l'exercice :

| <i>Exercice 1994</i> | <i>Dépenses (en mio. de fr.)</i> | <i>Recettes (en mio. de fr.)</i> | <i>Taux de couverture (en % des dépenses)</i> |
|----------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---|
| Compte global | 191.9 | 178.1 | 92.8% |
| Revedances de route | 109.8 | 106.4 | 96.9% |
| Revedances fédérales | 82.2 | 71.7 | 87.3% |

642 Redevances de route

La situation du transport aérien s'est améliorée par rapport à l'année dernière. Malgré cette évolution réjouissante, les redevances de route encaissées par Eurocontrol restent dans les limites du budget, grâce aux fluctuations de change entre le franc suisse et l'ECU, et à la prise en charge du taux de recouvrement enregistré en 1992. Les coûts correspondent aux prévisions. La différence de couverture sera reportée sur le compte de 1996.

643 Redevances fédérales

La redevance fédérale est perçue sur les aéroports de Berne, de Genève, de Lugano et de Zurich pour les services d'approche et de décollage. Malgré l'augmentation du trafic, on enregistre toujours une couverture insuffisante (degré de couverture: 85 %), qui provient essentiellement des coûts excédentaires des années précédentes. Une révision des taux des redevances est prévue pour 1995.

644 Tarifs d'aéroport

L'office a approuvé avec effet au 1er novembre une augmentation des taxes de passagers perçues sur les aéro-

ports de Genève et de Zurich; elle est due aux investissements extraordinaires consentis en faveur des équipements de sûreté.

65 Service central d'information aéronautique (AIS)

Dans le cycle normal de révision de la publication d'information aéronautique (AIP VOL 1+2), le service central AIS a édité 37 cartes, la carte OACI 1:500'000 et la carte Vol à Voile 1:300'000 (GLDC) ainsi que la brochure "Recueil VFR" qui reproduit des informations de base extraites de l'AIP VOL 1.

Les informations diffusées par l'AIS central, ainsi que les NOTAM-System émis par télex depuis le bureau AIS de Swisscontrol à l'aéroport de Zurich sont adressés à 160 Etats membres de l'OACI à titre d'échange.

Les publications de l'AIS central sont envoyées à 11'835 destinataires; les abonnements se répartissent comme suit: 10'549 exemplaires payants, 932 abonnements de service et 354 abonnements d'échange.

Berne, juin 1995

Office fédéral de l'aviation civile
Le directeur:

André Auer

Verzeichnis der Statistiktafeln
Index of Statistical Tables

Liste des tableaux de statistique
Indice delle tabelle statistiche

| | Seite Page | | Page Pagina |
|---|---------------|---|----------------|
| 1 Gewerbsmässiger Verkehr Commercial Traffic | 35 | 1 <i>Trafic commercial</i> <i>Traffico commerciale</i> | 35 |
| 2 Linienverkehr Scheduled Traffic | 36 | 2 <i>Trafic de lignes</i> <i>Traffico di linea</i> | 36 |
| 3 Nichtlinienverkehr Non-scheduled Traffic | 37 | 3 <i>Trafic hors des lignes</i> <i>Traffico fuori linea</i> | 37 |
| 4 Verkehr nach Flugplätzen Traffic by Aerodromes | 38 | 4 <i>Trafic par aérodrome</i> <i>Traffico per aerodromo</i> | 38 |
| 5 Gewerbsmässiger Verkehr nach Flughäfen Commercial Air Traffic by Airports | 39 | 5 <i>Trafic commercial par aéroport</i> <i>Traffico commerciale per aeroporto</i> | 39 |
| 6 Linienverkehrsunternehmen in der Schweiz Scheduled Airlines in Switzerland | 40 | 6 <i>Entreprises du trafic de lignes en Suisse</i> <i>Imprese del traffico di linea in Svizzera</i> | 40 |
| 7 Gewerbsmässiger Verkehr nach Flugplätzen Commercial Traffic by Aerodromes | 41 | 7 <i>Trafic commercial par aérodrome</i> <i>Traffico commerciale per aerodromo</i> | 41 |
| 8 Winter- und Helikopterflugfelder Winter Aerodromes and Heliports | 42 | 8 <i>Champs d'aviation d'hiver et pour hélicoptères</i> <i>Campi d'aviazione invernali ed eliporti</i> | 42 |
| 9 Nichtgewerbsmässiger Verkehr nach Flugplätzen Non-commercial Traffic by Aerodromes | 42 | 9 <i>Trafic non commercial par aérodrome</i> <i>Traffico non commerciale per aerodromo</i> | 42 |
| 10 Gebirgslandeplätze Mountain Landing Sites | 44 | 10 <i>Places d'atterrissage en montagne</i> <i>Aree d'atterraggio in montagna</i> | 44 |
| 11 Ballonaufstiege Ballooning | 44 | 11 <i>Ascensions de ballons</i> <i>Pallonì</i> | 44 |
| 12 Bewegungen auf den Flughäfen Movements at Main Airports | 45 | 12 <i>Mouvements sur les aéroports</i> <i>Movimenti sugli aeroporti</i> | 45 |
| 13 Nachtflugbewegungen Night Flight Movements | 47 | 13 <i>Mouvements de nuit</i> <i>Movimenti notturni</i> | 47 |
| 14 Passagiere im Linienverkehr Scheduled Passengers | 49 | 14 <i>Passagers dans le trafic de lignes</i> <i>Passeggeri del traffico di linea</i> | 49 |
| 15 Passagiere im Nichtlinienverkehr Non-scheduled Passengers | 51 | 15 <i>Passagers dans le trafic hors des lignes</i> <i>Passeggeri del traffico fuori linea</i> | 51 |
| 16 Frachtverkehr Freight Traffic | 53 | 16 <i>Trafic de fret</i> <i>Traffico merci</i> | 53 |
| 17 Postverkehr Mail Traffic | 55 | 17 <i>Trafic postal</i> <i>Traffico postale</i> | 55 |
| 18 Verkehrsströme im Linienverkehr Traffic Flow - Scheduled Services | 57 | 18 <i>Courants dans le trafic de lignes</i> <i>Correnti nel traffico di linea</i> | 57 |
| 19 Verkehrsströme im Nichtlinienverkehr Traffic Flow - Non-scheduled Services | 59 | 19 <i>Courants dans le trafic hors des lignes</i> <i>Correnti nel traffico fuori linea</i> | 59 |
| 20 Luftfrachtverkehr nach Herkunft/Bestimmung Origin and Destination of Freight Traffic | 60 | 20 <i>Trafic de fret - origine et destination</i> <i>Traffico merci - origine e destinazione</i> | 60 |
| 21 Luftfrachtverkehr nach Warengruppen Freight Traffic by Category of Goods | 62 | 21 <i>Trafic de fret - groupes de marchandises</i> <i>Traffico merci secondo le categorie di merci</i> | 62 |
| 22 Luftfahrtpersonal Aeronautical Personnel | 63 | 22 <i>Personnel aéronautique</i> <i>Personale aeronavigante</i> | 63 |
| 23 Förderung des fliegerischen Nachwuchses Promotion of Aeronautical Formation | 63 | 23 <i>Encouragement de la formation aéronautique</i> <i>Promovimento della formazione dei giovani piloti</i> | 63 |
| 24 Luftfahrzeugregister Aircraft register | 64 | 24 <i>Registre matricule des aéronefs</i> <i>Aeromobili immatricolati in Svizzera</i> | 64 |
| 25 Luftfahrzeugbuch Aircraft record | 65 | 25 <i>Registre des aéronefs</i> <i>Registro aeronautico</i> | 65 |
| 26 Unfälle schweizerischer Luftfahrzeuge Accidents of Aircraft registered in Switzerland | 65 | 26 <i>Accidents d'aéronefs suisses</i> <i>Incidenti d'aeromobili svizzeri</i> | 65 |
| 27 Flugsicherung Air Traffic Control | 66 | 27 <i>Service de la navigation aérienne</i> <i>Sicurezza aerea</i> | 66 |
| 28 Zweiseitige Luftverkehrsabkommen Bilateral Air Transport Agreements | 67 | 28 <i>Accords aéronautiques bilatéraux</i> <i>Accordi aeronautici bilaterali</i> | 67 |

1. Gewerbmässiger Luftverkehr
Trafic commercial

| Verkehrsart und Unternehmen <i>Genre de trafic et entreprises</i> | Etappenflüge <i>Vols-étapes</i> | | | Zahlende Etappenpassagiere ³ <i>Passagers-étapes payants³</i> | | | Fracht und Post <i>Fret et poste¹</i> | | |
|--|------------------------------------|----------------|-------|---|-------------------|-------|---|----------------|-------|
| | 1993 | 1994 | Diff. | 1993 | 1994 | Diff. | 1993 | 1994 | Diff. |
| A. Linienverkehr, Total Trafic de lignes, total | 305 397 | 317 723 | +4% | 17 425 374 | 18 552 963 | +6% | 489 729 | 532 618 | +9% |
| Linienverkehr Schweiz - Ausland v.v. <i>Trafic de lignes Suisse - étranger v.v.</i> | 266 092 | 275 695 | +4% | 15 726 447 | 16 822 779 | +7% | 408 719 | 447 734 | +10% |
| 1. Schweizerische Unternehmen, Total <i>Entreprises suisses, total</i> | 167 429 | 177 870 | +6% | 9 057 478 | 9 714 931 | +7% | 324 758 | 354 709 | +9% |
| a) Inlandverkehr, inkl. interne Etappen internationaler Linien <i>Trafic interne, y compris les étapes internes des lignes internationales</i> | 30 766 | 32 551 | +6% | 1 073 811 | 1 080 438 | +1% | 25 658 | 26 562 | +4% |
| b) Schweiz - Ausland v.v. <i>Suisse - étranger v.v.</i> | 130 189 | 138 040 | +6% | 7 477 835 | 8 098 036 | +8% | 245 466 | 271 343 | +11% |
| c) Auslandsetappen ¹ <i>Étapes à l'étranger¹</i> | 6 474 | 7 279 | +12% | 505 832 | 536 457 | +6% | 53 633 | 56 805 | +6% |
| 2. Ausländische Unternehmen, Total <i>Entreprises étrangères, total</i> | 137 968 | 139 853 | +1% | 8 367 896 | 8 838 032 | +6% | 164 971 | 177 909 | +8% |
| a) Inlandsetappen <i>Étapes internes</i> | 2 065 | 2 198 | +6% | 119 284 | 113 289 | -5% | 1 718 | 1 518 | -12% |
| b) Ausland - Schweiz v.v. ² <i>Etranger - Suisse v.v.²</i> | 135 903 | 137 655 | +1% | 8 248 612 | 8 724 743 | +6% | 163 253 | 176 391 | +8% |
| B. Nichtlinienverkehr (Charter), Total Trafic hors des lignes (charter), total | 37 838 | 41 558 | +10% | 3 341 868 | 3 669 429 | +10% | 15 981 | 20 145 | +26% |
| Davon Pauschalflugreiseverkehr <i>Dont trafic de voyages à forfait</i> | 25 661 | 28 522 | +11% | 2 946 559 | 3 246 746 | +10% | 575 | 742 | +29% |
| 1. Schweizerische Unternehmen <i>Entreprises suisses</i> | 16 685 | 19 284 | +16% | 1 472 805 | 1 697 917 | +15% | 2 584 | 4 291 | +66% |
| 2. Ausländische Unternehmen <i>Entreprises étrangères</i> | 21 153 | 22 274 | +5% | 1 869 063 | 1 971 512 | +5% | 13 397 | 15 854 | +18% |
| C. Taxi- und Transportflüge, Total Vols taxi et vols de transport, total | 382 007 | 400 539 | +5% | 206 931 | 199 502 | -4% | 250 973 | 171 686 | -32% |
| 1. Schweizerische Unternehmen <i>Entreprises suisses</i> | 376 269 | 393 824 | +5% | 190 133 | 179 635 | -6% | 250 973 | 171 686 | -32% |
| a) Flugzeuge <i>Avions</i> | 58 044 | 35 767 | -38% | 118 556 | 110 553 | -7% | 2 380 | 1 947 | -18% |
| b) Helikopter <i>Hélicoptères</i> | 318 225 | 358 057 | +13% | 71 577 | 69 082 | -3% | 248 593 | 169 740 | -32% |
| 2. Ausländische Unternehmen <i>Entreprises étrangères</i> | 5 738 | 6 715 | +17% | 16 798 | 19 867 | +18% | - | - | - |
| D. Zusammenzug, Total Récapitulation, total | 725 242 | 759 820 | +5% | 20 974 173 | 22 421 894 | +7% | 756 682 | 724 449 | -4% |
| 1. Schweizerische Unternehmen <i>Entreprises suisses</i> | 560 383 | 590 978 | +5% | 10 720 416 | 11 592 483 | +8% | 578 314 | 530 686 | -8% |
| 2. Ausländische Unternehmen <i>Entreprises étrangères</i> | 164 859 | 168 842 | +2% | 10 253 757 | 10 829 411 | +6% | 178 368 | 193 763 | +9% |

¹ Vollständig im Ausland liegende Etappen. Die angeführten Zahlen geben die addierten Etappentotalre wieder.
Étapes situées entièrement à l'étranger. Les chiffres donnés représentent la somme des totaux de chaque étape.

² Direkter Transit inbegriffen; einschliesslich Verkehr französischer Unternehmen nach Basel/Mülhausen.
Le transit direct est inclus; y compris le trafic des entreprises françaises à destination de Bâle-Mulhouse.

³ Im Nichtlinienverkehr sind die Gratispassagiere inbegriffen.
Dans le trafic hors des lignes, les passagers transportés à titre gratuit sont inclus.

2. Linienverkehr Trafic de lignes

| | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 |
|--|------------|------------|------------|------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Schweizerische Unternehmen Entreprises suisses | | | | | | |
| Etappenflüge <i>Vols-étapes</i> | 144 391 | 151 891 | 151 346 | 158 170 | 167 429 | 177 870 |
| Flugkilometer (in Tausend) <i>Kilomètres parcourus (en milliers)</i> | 134 271 | 143 261 | 146 385 | 157 800 | 166 908 | 175 125 |
| Zahlende Etappenpassagiere <i>Passagers-étapes payants</i> | 9 016 222 | 9 194 687 | 8 573 603 | 8 727 975 | 9 057 478 | 9 714 931 |
| Fracht und Post (t) <i>Fret et poste (t)</i> | 300 792 | 299 432 | 289 007 | 301 448 | 324 758 | 354 709 |
| Passagierkilometer (in Tausend) <i>Passagers-kilomètres (en milliers)</i> | | | | | | |
| Ausgenützte <i>Utilisés</i> | 15 531 604 | 16 005 087 | 15 311 374 | 16 433 087 | 17 465 784 <i>17 948 643</i> | 18 861 325 <i>19 464 665</i> |
| Angebotene <i>Offerts</i> | 23 855 004 | 24 708 196 | 25 039 715 | 27 448 303 | 28 593 468 | 30 001 488 |
| Ausnützung <i>Coefficient d'occupation</i> | 65% | 65% | 61% | 60% | 61% | 63% |
| Passagier-Tonnenkilometer (in Tausend) <i>Passagers-tonnes-kilomètres (en milliers)</i> | 1 510 049 | 1 549 272 | 1 481 116 | 1 591 055 | 1 690 950 | 1 825 766 |
| Güter-Tonnenkilometer (in Tausend) <i>Marchandises-tonnes-kilomètres (en milliers)</i> | 938 955 | 978 086 | 991 246 | 1 111 156 | 1 285 839 <i>1277 002</i> | 1 459 805 <i>1443 651</i> |
| Tonnenkilometer (in Tausend) <i>Tonnes-kilomètres (en milliers)</i> | | | | | | |
| Ausgelastete <i>Utilisées</i> | 2 449 004 | 2 527 358 | 2 472 362 | 2 702 212 | 2 976 790 | 3 285 571 |
| Angebotene <i>Offertes</i> | 3 711 263 | 3 860 935 | 3 952 572 | 4 409 586 | 4 620 460 | 4 808 532 |
| Ausnützung <i>Coefficient d'occupation</i> | 66% | 65% | 63% | 61% | 64% | 68% |
| Ausländische Unternehmen ¹ Entreprises étrangères ¹ | | | | | | |
| Etappenflüge <i>Vols-étapes</i> | 114 457 | 121 193 | 125 171 | 137 877 | 137 968 | 139 853 |
| Flugkilometer (in Tausend) <i>Kilomètres parcourus (en milliers)</i> | 114 000 | 119 154 | 120 580 | 133 113 | 142 743 | 154 494 |
| Zahlende Ettappenpassagiere <i>Passagers-étapes payants</i> | 7 581 414 | 7 959 208 | 7 368 364 | 8 022 838 | 8 367 896 | 8 838 032 |
| Fracht und Post (t) <i>Fret et poste (t)</i> | 161 395 | 164 097 | 153 647 | 164 232 | 164 971 | 177 909 |
| Passagierkilometer (in Tausend) <i>Passagers-kilomètres (en milliers)</i> | | | | | | |
| Ausgenützte <i>Utilisés</i> | 11 418 760 | 11 877 988 | 11 299 401 | 12 156 937 | 13 952 691 <i>14 354 021</i> | 16 536 353 <i>13 150 687</i> |
| Angebotene <i>Offerts</i> | 19 816 698 | 19 724 880 | 19 150 045 | 21 089 381 | 23 549 187 | 26 303 153 |
| Ausnützung <i>Coefficient d'occupation</i> | 58% | 60% | 59% | 58% | 59% | 63% |
| Passagier-Tonnenkilometer (in Tausend) <i>Passagers-tonnes-kilomètres (en milliers)</i> | 993 432 | 1 033 385 | 983 048 | 1 057 653 | 1 213 884 | 1 438 663 |
| Güter-Tonnenkilometer (in Tausend) <i>Marchandises-tonnes-kilomètres (en milliers)</i> | 457 215 | 460 366 | 449 229 | 521 809 | 595 752 | 689 805 |
| Tonnenkilometer (in Tausend) <i>Tonnes-kilomètres (en milliers)</i> | | | | | | |
| Ausgelastete <i>Utilisées</i> | 1 450 648 | 1 493 751 | 1 432 277 | 1 579 462 | 1 809 636 | 2 128 468 |
| Angebotene <i>Offertes</i> | 2 786 404 | 2 745 823 | 2 760 530 | 3 104 098 | 3 439 087 | 3 893 487 |
| Ausnützung <i>Coefficient d'occupation</i> | 52% | 54% | 52% | 51% | 53% | 55% |

¹ Verkehr von der Schweiz zum ersten Etappenort im Ausland und umgekehrt

¹ Trafic depuis la Suisse jusqu'à la première escale à l'étranger et v.v.

3. Nichtlinienverkehr Trafic hors des lignes

| | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Schweizerische Unternehmen <i>Entreprises suisses</i> | | | | | | |
| Total Nichtlinienverkehr <i>Total trafic hors des lignes</i> | | | | | | |
| Etappenflüge | 442 730 | 712 016 | 558 213 | 399 883 | 392 954 | 413 108 |
| <i>Vols-étapes</i> | | | | | | |
| Passagiere | 1 594 609 | 1 588 838 | 1 476 400 | 1 782 127 | 1 662 938 | 1 877 552 |
| <i>Passagers</i> | | | | | | |
| Fracht und Post (t) | 283 799 | 621 588 | 629 777 | 239 261 | 253 557 | 175 977 |
| <i>Fret et poste (t)</i> | | | | | | |
| Pauschalflugreiseverkehr <i>Trafic de voyages à forfait</i> | | | | | | |
| Etappenflüge | 9 816 | 8 997 | 8 810 | 11 288 | 11 147 | 12 683 |
| <i>Vols-étapes</i> | | | | | | |
| Passagiere | 1 080 667 | 1 079 856 | 1 034 968 | 1 237 537 | 1 297 562 | 1 443 685 |
| <i>Passagers</i> | | | | | | |
| Fracht und Post (t) | 294 | 377 | 54 | 438 | 368 | 244 |
| <i>Fret et poste (t)</i> | | | | | | |
| Taxi- und Transportflüge ¹ <i>Vols taxi et vols de transport ¹</i> | | | | | | |
| Etappenflüge | 424 020 | 694 866 | 539 422 | 379 542 | 376 269 | 393 824 |
| <i>Vols-étapes</i> | | | | | | |
| Passagiere | 173 600 | 174 622 | 203 903 | 178 676 | 190 133 | 179 635 |
| <i>Passagers</i> | | | | | | |
| Fracht und Post (t) | 280 132 | 617 945 | 625 378 | 235 747 | 250 973 | 171 686 |
| <i>Fret et poste (t)</i> | | | | | | |
| Übriger Nichtlinienverkehr <i>Autre trafic hors des lignes</i> | | | | | | |
| Etappenflüge | 8 894 | 8 153 | 9 981 | 9 053 | 5 538 | 6 601 |
| <i>Vols-étapes</i> | | | | | | |
| Passagiere | 340 342 | 334 360 | 237 529 | 365 914 | 175 243 | 254 232 |
| <i>Passagers</i> | | | | | | |
| Fracht und Post (t) | 3 667 | 3 643 | 4 399 | 3 514 | 2 215 | 4 047 |
| <i>Fret et poste (t)</i> | | | | | | |
| Ausländische Unternehmen <i>Entreprises étrangères</i> | | | | | | |
| Total Nichtlinienverkehr <i>Total trafic hors des lignes</i> | | | | | | |
| Etappenflüge | 25 560 | 27 000 | 26 874 | 26 430 | 26 891 | 28 989 |
| <i>Vols-étapes</i> | | | | | | |
| Passagiere | 1 322 283 | 1 584 680 | 1 707 061 | 1 813 791 | 1 885 861 | 1 991 379 |
| <i>Passagers</i> | | | | | | |
| Fracht und Post (t) | 10 461 | 11 345 | 11 110 | 12 220 | 13 397 | 15 854 |
| <i>Fret et poste (t)</i> | | | | | | |
| Pauschalflugreiseverkehr <i>Trafic de voyages à forfait</i> | | | | | | |
| Etappenflüge | 8 606 | 11 435 | 13 143 | 14 117 | 14 514 | 15 839 |
| <i>Vols-étapes</i> | | | | | | |
| Passagiere | 1 069 860 | 1 356 102 | 1 496 678 | 1 587 579 | 1 648 997 | 1 803 061 |
| <i>Passagers</i> | | | | | | |
| Fracht und Post (t) | 61 | 63 | 4 | 152 | 207 | 498 |
| <i>Fret et poste (t)</i> | | | | | | |
| Taxi- und Transportflüge ¹ <i>Vols taxi et vols de transport ¹</i> | | | | | | |
| Etappenflüge | 7 498 | 7 458 | 7 400 | 6 530 | 5 738 | 6 715 |
| <i>Vols-étapes</i> | | | | | | |
| Passagiere | 19 935 | 18 428 | 19 437 | 18 706 | 16 798 | 19 867 |
| <i>Passagers</i> | | | | | | |
| Übriger Nichtlinienverkehr <i>Autre trafic hors des lignes</i> | | | | | | |
| Etappenflüge | 9 456 | 8 107 | 6 331 | 5 783 | 6 639 | 6 435 |
| <i>Vols-étapes</i> | | | | | | |
| Passagiere | 232 488 | 210 150 | 190 946 | 207 506 | 220 066 | 168 451 |
| <i>Passagers</i> | | | | | | |
| Fracht und Post (t) | 10 461 | 11 345 | 11 110 | 12 220 | 13 190 | 15 356 |
| <i>Fret et poste (t)</i> | | | | | | |

¹ Inklusive Helikopterflüge

¹ Y compris les vols d'hélicoptères

4. Verkehr nach Flugplätzen 1994

Trafic par aéroport

| Flugplätze <i>Aérodromes</i> | Gewerbsmässiger Luftverkehr <i>Trafic commercial</i> | | Nichtgewerbsmässiger Luftverkehr ² <i>Trafic non commercial ²</i> | | Total <i>Total</i> | | |
|--|--|--|---|--------------------------------|---------------------------------|--|---------------------------------|
| | Bewegungen <i>Mouvements</i> | Passagiere ¹ <i>Passagers ¹</i> | Bewegungen <i>Mouvements</i> | Passagiere <i>Passagers</i> | Bewegungen <i>Mouvements</i> | Passagiere ¹ <i>Passagers ¹</i> | Fracht in t <i>Fret en t</i> |
| Alle Flugplätze <i>Tous les aéroports</i> | 458 906 | 22 501 658 | 1 019 932 | 445 149 | 1 478 838 | 22 946 807 | 442 306 |
| Landesflughäfen <i>Aéroports nationaux</i> | 375 446 | 21 924 520 | 121 029 | 135 205 | 496 475 | 22 059 725 | 441 322 |
| Zürich | 211 725 | 13 998 735 | 29 923 | 34 745 | 241 648 | 14 033 480 | 337 421 |
| Genève-Cointrin | 105 233 | 5 807 534 | 44 578 | 43 208 | 149 811 | 5 850 742 | 74 861 |
| Basel-Mulhouse | 58 488 | 2 118 251 | 46 528 | 57 252 | 105 016 | 2 175 503 | 29 040 |
| Regionalflugplätze <i>Aérodromes régionaux</i> | 37 927 | 142 192 | 333 765 | 116 605 | 371 692 | 258 797 | 25 |
| Bern-Belp | 14 170 | 101 583 | 53 578 | 18 483 | 67 748 | 120 066 | 25 |
| Birrfeld | 1 838 | 1 868 | 91 585 | 16 030 | 93 423 | 17 898 | – |
| Les Eplatures | 1 671 | 2 422 | 12 345 | 4 393 | 14 016 | 6 815 | 0 |
| Grenchen | 1 259 | 2 488 | 78 913 | 33 325 | 80 172 | 35 813 | – |
| Lausanne-La Blécherette | 2 606 | 959 | 35 341 | 9 362 | 37 947 | 10 321 | – |
| Samedan | 6 952 | 9 170 | 12 173 | 15 443 | 19 125 | 24 613 | – |
| Sion | 9 431 | 23 702 | 49 830 | 19 569 | 59 261 | 43 271 | – |
| Flugfelder <i>Champs d'aviation</i> | 45 533 | 434 946 | 565 138 | 193 339 | 610 671 | 628 285 | 959 |
| Altenrhein | 2 988 | 39 458 | 34 199 | 20 656 | 37 187 | 60 114 | 25 |
| Ambri | 37 | – | 118 | 65 | 155 | 65 | – |
| Ascona | 457 | 514 | 9 273 | 4 469 | 9 730 | 4 983 | – |
| Biel-Kappelen | 352 | 492 | 7 664 | 7 813 | 8 016 | 8 305 | – |
| Buttwil | 883 | 777 | 36 535 | 2 296 | 37 418 | 3 073 | – |
| Ecuwillens | 960 | 2 762 | 40 578 | 15 146 | 41 538 | 17 908 | – |
| Fricktal-Schupfart | 912 | 884 | 23 562 | 2 117 | 24 474 | 3 001 | – |
| Gruyères | 800 | 613 | 10 148 | 2 959 | 10 948 | 3 572 | – |
| Hasenstrick | 912 | 1 248 | 900 | 349 | 1 812 | 1 597 | – |
| Kägiswil | 444 | 574 | 11 419 | 3 913 | 11 863 | 4 487 | – |
| Langenthal | 314 | 686 | 11 030 | 3 739 | 11 344 | 4 424 | – |
| Locarno | 4 637 | 11 066 | 39 846 | 33 798 | 44 483 | 44 864 | 214 |
| Lommis | 176 | 228 | 12 409 | 2 947 | 12 585 | 3 175 | – |
| Lugano | 18 196 | 351 541 | 12 918 | 19 239 | 31 114 | 370 780 | 693 |
| Luzern-Beromünster | 530 | 641 | 12 604 | 2 734 | 13 134 | 3 375 | – |
| Neuchâtel | 760 | 988 | 22 668 | 3 203 | 23 428 | 4 191 | – |
| Reichenbach | 551 | 835 | 5 146 | 2 507 | 5 697 | 3 342 | – |
| Saanen | 986 | 1 453 | 4 912 | 2 435 | 5 898 | 3 888 | – |
| Sitterdorf | 444 | 546 | 9 935 | 7 495 | 10 379 | 8 041 | – |
| Speck-Fehraltorf | 588 | 534 | 28 760 | 5 267 | 29 348 | 5 801 | – |
| Thun | 218 | 289 | 8 944 | 3 132 | 9 162 | 3 421 | – |
| Triengen | 598 | 1 107 | 28 434 | 12 390 | 29 032 | 13 497 | – |
| Wangen-Lachen | 526 | 798 | 30 561 | 9 224 | 31 087 | 10 022 | – |
| Yverdon | 940 | 3 287 | 21 782 | 3 957 | 22 722 | 7 244 | – |
| Zweisimmen | 804 | 36 | 4 558 | 673 | 5 362 | 709 | 12 |
| Diverse <i>Divers</i> | 6 520 | 13 590 | 136 235 | 20 816 | 142 755 | 34 406 | 16 |

¹ Inklusive Transit
Transit inclus

² Inklusive übriger Verkehr
Autre trafic inclus

7. Gewerbsmässiger Verkehr nach Flugplätzen¹ (ohne Linien- und Charterflüge)
Trafic commercial par aéroport¹ (sans vols de lignes et d'affrètement)

| Flugplätze <i>Aérodromes</i> | Total <i>Total</i> | | | | | | Davon auf Rundflügen <i>Dont en vols de plaisance</i> | | | |
|--|---------------------------------|---------------|--------------------------------|----------------|---------------------------------|------------|--|---------------|--------------------------------|---------------|
| | Bewegungen <i>Mouvements</i> | | Passagiere <i>Passagers</i> | | Fracht in t <i>Fret en t</i> | | Bewegungen <i>Mouvements</i> | | Passagiere <i>Passagers</i> | |
| | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 |
| Alle Flugplätze <i>Tous les aérodromes</i> | 69 058 | 75 264 | 116 813 | 134 221 | 300 | 226 | 21 251 | 22 610 | 44 928 | 49 593 |
| Landesflughäfen <i>Aéroports nationaux</i> | 18 125 | 19 430 | 46 677 | 52 888 | 44 | – | 2 078 | 1 951 | 8 567 | 9 014 |
| Zürich | 7 810 | 8 575 | 22 732 | 24 493 | 44 | – | 1 074 | 1 235 | 6 602 | 7 251 |
| Genève - Cointrin | 6 717 | 7 133 | 15 229 | 19 273 | – | – | 498 | 194 | 496 | 287 |
| Basel - Mulhouse | 3 598 | 3 722 | 8 716 | 9 122 | – | – | 506 | 522 | 1 469 | 1 476 |
| Regionalflugplätze <i>Aérodromes régionaux .</i> | 25 651 | 27 566 | 28 710 | 30 874 | 0 | 0 | 8 064 | 8 370 | 14 195 | 14 982 |
| Bern - Belp | 4 318 | 4 977 | 6 883 | 6 226 | – | – | 1 475 | 2 093 | 3 939 | 3 644 |
| Birrfeld | 1 662 | 1 838 | 1 771 | 1 868 | – | – | 1 646 | 1 836 | 1 664 | 1 834 |
| Les Eplatures | 1 740 | 1 671 | 2 485 | 2 422 | 0 | 0 | 532 | 452 | 620 | 490 |
| Grenchen | 1 083 | 1 259 | 1 643 | 2 488 | – | – | 836 | 1 040 | 1 248 | 1 793 |
| Lausanne-La Blécherette . | 1 761 | 2 606 | 988 | 959 | – | – | 599 | 66 | 806 | 49 |
| Samedan | 6 523 | 6 952 | 7 107 | 9 170 | – | – | 1 165 | 1 351 | 2 507 | 4 429 |
| Sion | 8 564 | 8 263 | 7 833 | 7 741 | – | – | 1 811 | 1 532 | 3 411 | 2 743 |
| Flugfelder <i>Champs d'aviation</i> | 25 282 | 28 268 | 41 426 | 50 459 | 256 | 226 | 11 109 | 12 289 | 22 166 | 25 597 |
| Altenrhein | 896 | 1 388 | 2 655 | 4 300 | – | – | 376 | 677 | 567 | 910 |
| Ambri | – | 37 | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Ascona | 524 | 457 | 656 | 514 | – | – | 240 | 234 | 308 | 304 |
| Biel - Kappelen | 376 | 352 | 515 | 492 | – | – | 376 | 352 | 515 | 492 |
| Buttwil | 718 | 883 | 592 | 777 | – | – | 594 | 809 | 564 | 762 |
| Ecuwillens | 712 | 960 | 1 932 | 2 762 | – | – | 698 | 930 | 1 900 | 2 702 |
| Fricktal - Schupfart | 1 478 | 912 | 1 371 | 884 | – | – | 1 112 | 660 | 1 349 | 792 |
| Gruyères | 806 | 800 | 766 | 613 | – | – | 222 | 276 | 540 | 476 |
| Hasenstrick | 664 | 912 | 921 | 1 248 | – | – | 664 | 912 | 921 | 1 248 |
| Kägiswil | 364 | 444 | 444 | 574 | – | – | 364 | 444 | 444 | 574 |
| Langenthal | 574 | 314 | 706 | 685 | – | – | 562 | 274 | 701 | 649 |
| Locarno | 4 627 | 4 637 | 9 420 | 11 066 | 246 | 214 | 900 | 770 | 1 322 | 1 050 |
| Lommis | 142 | 176 | 185 | 228 | – | – | 142 | 176 | 185 | 228 |
| Lugano | 2 695 | 2 531 | 2 344 | 2 212 | – | – | 60 | 66 | 90 | 99 |
| Luzern - Beromünster | 410 | 530 | 504 | 641 | – | – | 410 | 530 | 504 | 641 |
| Neuchâtel | 594 | 760 | 804 | 988 | – | – | 560 | 740 | 779 | 967 |
| Reichenbach | 382 | 551 | 510 | 835 | – | – | 382 | 546 | 510 | 825 |
| Saanen | 1 147 | 986 | 1 589 | 1 453 | – | – | 234 | 105 | 217 | 177 |
| Sitterdorf | 252 | 444 | 292 | 546 | – | – | 232 | 420 | 282 | 534 |
| Speck - Fehraltorf | 433 | 588 | 351 | 534 | – | – | 433 | 588 | 351 | 534 |
| Thun | 471 | 218 | 536 | 289 | – | – | 360 | 218 | 497 | 289 |
| Triengen | 344 | 598 | 635 | 1 107 | – | – | 80 | 168 | 119 | 239 |
| Wangen - Lachen | 368 | 526 | 551 | 798 | – | – | 368 | 512 | 551 | 777 |
| Yverdon | 734 | 940 | 2 680 | 3 287 | – | – | 734 | 934 | 2 680 | 3 286 |
| Zweisimmen | 849 | 804 | 36 | 36 | 10 | 12 | – | – | – | – |
| Diverse | 4 722 | 6 520 | 10 431 | 13 590 | – | – | 1 006 | 948 | 6 270 | 7 042 |

¹ Transportflüge, Rundflüge, andere gewerbsmässige Flüge
Vols de transport, vols de plaisance et autres vols contre rémunération

6. Linienverkehrsunternehmen in der Schweiz
 Entreprises du trafic de lignes en Suisse

1994

| Unternehmen Entreprises | Linienverkehr Trafic de lignes | | | | | | | Unternehmen Entreprises | Linienverkehr Trafic de lignes | | | | | | |
|--|-----------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|-----------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| | ACH | BSL | BRN | GVA | LUG | SIR | ZRH | | ACH | BSL | BRN | GVA | LUG | SIR | ZRH |
| Adria Airways | | | | | | | * | Japan Air Lines JAL | | | | | | | *3 |
| Aer Lingus | | | | | | | * | JAT Yugoslav Airlines | | | | | | | * |
| Aeroflot | | | | * | | | * | Kazakhstan Airlines | | | | | | | (*) |
| Aerolineas Argentinas | | | | | | | *3 | Kenya Airways | | | | | | | * |
| Air Afrique | | | | * | | | * | KLM Royal Dutch Airlines | | * | | * | | | * |
| Air Algérie | | | | * | | | * | Korean Air Lines | | | | | | | * |
| Air Canada | | | | | *3 | | * | Kuwait Airways | | | | * | | | (**) |
| Air China | | | | | | | * | Lauda Air | | | | * | | | * |
| Air Dolomiti | | | | | * | | * | LOT Polskie Linie Lotnicze | | | | * | | | * |
| Air Engiadina | | | * | | | | * | Luxair | | | | * | | | * |
| Air France | | | *3 | * | *3 | | * | Malaysia Airlines MAS | | | | | | | * |
| Air India | | | | * | | | *1 | MALEV Hungarian Airlines | | | | | | | * |
| Air Inter | | * | | | | | * | Meridiana SpA, Italien | | | | *2 | | | *2 |
| Air Lanka | | | | | | | * | Middle East Airlines MEA | | | | * | | | * |
| Air Lithuania | | | | | | | * | Northwest Airlines | | | | *3 | | | *3 |
| Air Littoral | | | | * | | | * | Olympic Airways | | | | * | | | * |
| Air Madagascar | | | | | | | * | Pakistan International Airlines | | | | | | | * |
| Air Malta | | | | * | | | * | Regional Airlines | | * | | * | | | * |
| Air Mauritius | | | | * | | | * | Rheintalflug Seewald | * | | | | | | * |
| Air Portugal TAP | | | | * | | | * | Royal Air Maroc | | | | * | | | * |
| Air Ukraine International | | | | | | | * | Royal Brunei Airlines | | | | | | | * |
| Albanian Airlines | | | | | | | (*) | Royal Jordanian Airlines | | | | * | | | * |
| Allitalia | | | | * | | | * | Sabena | | * | | * | | | * |
| American Airlines | | | | | | | * | Saudi Arabian Airlines | | | | * | | | * |
| Arcus Air Logistic GmbH | | | | (*) | | | * | Scandinavian Airlines System SAS | | | | * | | | * |
| Austrian Airlines AUA | | | | * | | | * | Singapore Airlines | | *1 | | | | | *3 |
| Balkan-Bulgarian Airlines | | | | | | | * | South African Airways SAA | | | | | | | * |
| Belavia, Belarussische Fluggesellsch. | | | | | | | (*) | Swissair | | * | | * | | | * |
| British Airways | | * | | * | | | * | TAROM Romanian Air Transport | | | | | | | * |
| BWIA Trinidad and Tobago Airways | | | | | | | * | Tatra Air | | | | | | | * |
| Cathay Pacific Airways | | | | | | | * | Thai Airways International | | | | | | | * |
| Ceskoslovenske Aerolinie CSA | | | | | *3 | | * | Trans Mediterranean Airways TMA | | *1 | | | | | * |
| Corse Méditerranée | | | | | *2 | | *2 | Trans World Airlines TWA | | | | (*) | | | (*) |
| Croatia Airlines | | | | | | | * | Transport Aérien Transrégional TAT | | * | | *2 | | | * |
| Crossair | | * | * | * | * | (*) | * | Tunis Air | | | | * | | | * |
| Cyprus Airways | | | | * | | | * | Türk Hava Yolları THY | | * | | * | | | * |
| Delta Air Lines | | | | | *3 | | * | Tyrolean Airways | | | | | | | (*) |
| Deutsche BA | | | | * | | | * | United Airlines | | | | *3 | | | * |
| Deutsche Lufthansa DLH | | | | * | | | * | VARIG Viacao Aerea Rio-Grandense | | | | | | | * |
| Egyptair | | * | | * | | | * | VIASA Venezolana Internacional de Aviacion . | | | | | | | * |
| EL AL Israel Airlines | | | | * | | | * | Viva Air | | | | *2 | | | * |
| Emirates | | | | | | | * | | | | | | | | |
| Euro Direct Airlines | | | | * | | | * | | | | | | | | |
| Eurowings NFD + RFG | | | | | | | * | | | | | | | | |
| Finnair | | | | * | | | * | | | | | | | | |
| Flandre Air | | * | | | | | * | | | | | | | | |
| GARUDA Indonesian Airways | | | | | | | * | | | | | | | | |
| Gulf Air | | | | | | | * | | | | | | | | |
| IBERIA Lineas Aereas de Espana | | *1 | | * | | | * | | | | | | | | |
| Icelandair | | | | | | | *2 | | | | | | | | |
| Iran Air | | | | * | | | * | | | | | | | | |
| | | | | | | | | Total Unternehmen am 31.12. | | | | | | | |
| | | | | | | | | Total entreprises le 31.12. | 1 | 15 | 4 | 46 | 3 | 0 | 70 |

¹ Nurfracht- und Postflüge

² Saisonlinie

³ In Zusammenarbeit mit anderer Fluggesellschaft

(*) Bedienung vor Jahresende eingestellt

¹ Vols exclusivement pour fret et poste

² Ligne saisonnière

³ En collaboration avec une autre entreprise

(*) Exploitation suspendue avant la fin de l'année

5. Gewerbmässiger Verkehr auf Flugplätzen mit Linienverkehr
Trafic commercial sur les aérodomes avec trafic de lignes

| | Linienverkehr <i>Trafic de lignes</i> | | | Nichtlinienverkehr ¹ <i>Trafic hors des lignes ¹</i> | | | Total <i>Total</i> | | |
|--|--|-------------------|-------|---|------------------|-------|-----------------------|-------------------|-------|
| | 1993 | 1994 | Diff. | 1993 | 1994 | Diff. | 1993 | 1994 | Diff. |
| 1 Bewegungen | | | | | | | | | |
| Mouvements | 331 754 | 345 386 | +4% | 70 749 | 74 845 | +6% | 402 503 | 420 231 | +4% |
| Altenrhein (ACH) | 1 290 | 1 596 | +24% | 894 | 1 392 | +56% | 2 184 | 2 988 | +37% |
| Basel-Mulhouse (BSL) | 38 845 | 43 861 | +13% | 14 700 | 14 627 | -0% | 53 545 | 58 488 | +9% |
| Bern-Belp (BRN) | 7 013 | 9 112 | +30% | 4 388 | 5 058 | +15% | 11 401 | 14 170 | +24% |
| Genève (GVA) | 90 269 | 92 011 | +2% | 12 290 | 13 222 | +8% | 102 559 | 105 233 | +3% |
| Lugano (LUG) | 15 641 | 15 652 | +0% | 2 704 | 2 544 | -6% | 18 345 | 18 196 | -1% |
| Sion (SIR) | 1 023 | 881 | -14% | 8 904 | 8 550 | -4% | 9 927 | 9 431 | -5% |
| Zürich (ZRH) | 177 673 | 182 273 | +3% | 26 869 | 29 452 | +10% | 204 542 | 211 725 | +4% |
| 2 Lokalpassagiere ² | | | | | | | | | |
| Passagers locaux ² | 18 117 144 | 19 118 641 | +6% | 3 072 662 | 3 322 163 | +8% | 21 189 806 | 22 440 804 | +6% |
| Altenrhein | 30 203 | 35 199 | +17% | 2 655 | 4 259 | +60% | 32 858 | 39 458 | +20% |
| Basel-Mulhouse | 1 345 989 | 1 445 530 | +7% | 667 132 | 672 721 | +1% | 2 013 121 | 2 118 251 | +5% |
| Bern-Belp | 58 307 | 93 597 | +61% | 7 874 | 7 986 | +1% | 66 181 | 101 583 | +53% |
| Genève | 5 077 065 | 5 288 112 | +4% | 492 363 | 519 422 | +5% | 5 569 428 | 5 807 534 | +4% |
| Lugano | 327 226 | 348 830 | +7% | 2 640 | 2 711 | +3% | 329 866 | 351 541 | +7% |
| Sion | 4 002 | 2 609 | -35% | 26 381 | 21 093 | -20% | 30 383 | 23 702 | -22% |
| Zürich | 11 274 352 | 11 904 764 | +6% | 1 873 617 | 2 093 971 | +12% | 13 147 969 | 13 998 735 | +6% |
| 3 Luftfracht (t) | | | | | | | | | |
| Fret aérien (t) | 362 396 | 396 516 | +9% | 13 055 | 16 715 | +28% | 375 451 | 413 230 | +10% |
| Altenrhein | 28 | 25 | -12% | - | - | - | 28 | 25 | -12% |
| Basel-Mulhouse | 16 644 | 14 553 | -13% | 9 474 | 11 679 | +23% | 26 118 | 26 232 | +0% |
| Bern-Belp | 10 | 25 | +150% | - | 0 | - | 10 | 25 | +151% |
| Genève | 55 069 | 63 440 | +15% | 2 114 | 2 822 | +33% | 57 183 | 66 263 | +16% |
| Lugano | 587 | 676 | +15% | - | - | - | 587 | 676 | +15% |
| Sion | 4 | - | -100% | - | - | - | 4 | - | -100% |
| Zürich | 290 054 | 317 796 | +10% | 1 467 | 2 214 | +51% | 291 521 | 320 010 | +10% |
| 4 Luftpost (t) | | | | | | | | | |
| Envois postaux (t) | 26 762 | 28 827 | +8% | 13 | 8 | -41% | 26 775 | 28 834 | +8% |
| Altenrhein | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Basel-Mulhouse | 2 313 | 2 808 | +21% | 0 | 0 | -63% | 2 314 | 2 808 | +21% |
| Bern-Belp | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Genève | 8 131 | 8 594 | +6% | 5 | 4 | -24% | 8 136 | 8 598 | +6% |
| Lugano | 22 | 16 | -24% | - | - | - | 22 | 16 | -24% |
| Sion | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Zürich | 16 296 | 17 408 | +7% | 7 | 3 | -52% | 16 303 | 17 411 | +7% |
| 5 Transitpassagiere ³ | | | | | | | | | |
| Passagers en transit ³ | 577 375 | 661 527 | +15% | 58 780 | 54 670 | -7% | 636 155 | 716 197 | +13% |
| Altenrhein | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Basel-Mulhouse | 4 624 | 10 116 | +119% | 29 117 | 29 580 | +2% | 33 741 | 39 696 | +18% |
| Bern-Belp | 13 984 | 12 944 | -7% | 92 | 38 | -59% | 14 076 | 12 982 | -8% |
| Genève | 196 553 | 188 637 | -4% | 11 011 | 13 574 | +23% | 207 564 | 202 211 | -3% |
| Lugano | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Sion | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Zürich | 362 214 | 449 830 | +24% | 18 560 | 11 478 | -38% | 380 774 | 461 308 | +21% |

¹ Inklusive Taxi- und Rundflüge
Y compris vols taxi et vols de plaisance

² Inklusive indirekter Transit
Y compris le transit indirect

³ Direkter Transit einmal gezählt
Le transit direct est compté une fois

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

| | Total <i>Total</i> | | | | | | Davon auf Rundflügen <i>Dont en vols de plaisance</i> | | | |
|---|---------------------------------|--------|--------------------------------|--------|---------------------------------|------|--|-------|--------------------------------|--------|
| | Bewegungen <i>Mouvements</i> | | Passagiere <i>Passagers</i> | | Fracht in t <i>Fret en t</i> | | Bewegungen <i>Mouvements</i> | | Passagiere <i>Passagers</i> | |
| | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 |
| FLUGFELDER CHAMPS D'AVIATION | 31 763 | 37 043 | 24 337 | 31 195 | 525 | 986 | 6 766 | 7 154 | 13 569 | 13 885 |
| Winterflugfelder Champs d'aviation d'hiver | 2 930 | 2 289 | 4 986 | 4 243 | 1 | 3 | 1 944 | 970 | 3 510 | 1 914 |
| Blumental bei Mürren | 196 | 192 | 267 | 205 | 1 | — | 35 | — | 108 | — |
| Gstaad-Inn Grund | 566 | 496 | 1 114 | 1 002 | — | — | 526 | 492 | 1 041 | 996 |
| Lauberhorn | 494 | 476 | 875 | 975 | — | — | 316 | 46 | 529 | 80 |
| Männlichen | 1 240 | 829 | 1 994 | 1 342 | — | — | 1 067 | 422 | 1 832 | 794 |
| Schwarzsee ¹ | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| St. Moritz | 434 | 296 | 736 | 719 | — | 3 | — | 10 | — | 44 |
| Helikopterflugfelder Champs d'aviation pour hélicoptères | 28 833 | 34 754 | 19 351 | 26 952 | 525 | 982 | 4 822 | 6 184 | 10 059 | 11 971 |
| Baizers FL | 968 | 885 | 710 | 1 083 | 4 | 3 | 4 | 26 | 14 | 96 |
| Benken | 93 | 209 | 36 | 80 | — | — | — | — | — | — |
| Collombey-Muraz | 739 | 779 | 676 | 472 | 1 | 0 | 171 | 80 | 365 | 152 |
| Domat/Ems | 422 | 482 | 457 | 554 | — | — | 72 | 130 | 178 | 303 |
| Erstfeld | 620 | 2 881 | 324 | 845 | — | 82 | 48 | 160 | 119 | 449 |
| Gampel | 76 | 503 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Gossau | 884 | 919 | 70 | 68 | — | — | — | — | — | — |
| Gsteigwiler | 2 382 | 2 759 | 1 237 | 1 386 | 67 | 76 | 406 | 592 | 854 | 1 005 |
| Haltikon-Küssnacht | 688 | 640 | 358 | 620 | — | — | 142 | 196 | 358 | 620 |
| Holziken | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Lauterbrunnen | 4 956 | 4 382 | 4 284 | 3 512 | 293 | 560 | 920 | 388 | 2 125 | 897 |
| Pfaffnau | 20 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Raron | 2 600 | 3 407 | 280 | 766 | — | — | 44 | 44 | 96 | 96 |
| San Vittore | 827 | 893 | 988 | 828 | 151 | 254 | — | — | — | — |
| Schindellegi | 2 852 | 2 806 | 418 | 4 351 | 6 | 3 | — | — | — | — |
| Trogen | 29 | 24 | 85 | 65 | — | — | — | — | — | — |
| Untervaz | 2 116 | 2 292 | 806 | 936 | 3 | 3 | 431 | 462 | 601 | 674 |
| Würenlingen | 290 | 294 | 227 | 289 | — | — | 38 | 22 | 90 | 47 |
| Zermatt | 8 271 | 10 599 | 8 395 | 11 097 | — | — | 2 546 | 4 084 | 5 259 | 7 632 |

¹ Eisfläche

¹ Surface de glace

9 A. Nichtgewerbsmässiger Verkehr nach Flugplätzen **1994**
Trafic non commercial par aéroport

| Flugplätze <i>Aéroports</i> | Motorflug <i>Vol à moteur</i> | | | | | Segelflug <i>Vol à voile</i> | |
|--|---|-------------------------------------|--|---|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------|
| | Platzflüge ¹ <i>Vols autour de l'aéroport</i> | Reiseflüge <i>Vols de voyage</i> | Total Bewegungen <i>Total mouvements</i> | Davon Schulung <i>Dont Vols d'école</i> | Passagiere* <i>Passagers</i> | Starts <i>Décollages</i> | Dauer h <i>Durée h</i> |
| Landesflughäfen Aéroports nationaux | 48 962 | 72 067 | 121 029 | 41 749 | 135 205 | — | — |
| Zürich | 3 924 | 25 999 | 29 923 | 8 881 | 34 745 | — | — |
| Genève-Cointrin | 17 431 | 27 147 | 44 578 | 5 261 | 43 208 | — | — |
| Basel-Mulhouse | 27 607 | 18 921 | 46 528 | 27 607 | 57 252 | — | — |
| Regionalfugplätze Aéroports régionaux | 235 185 | 98 580 | 333 765 | 166 186 | 116 605 | 16 186 | 13 204 |
| Bern-Belp | 26 440 | 27 138 | 53 578 | 22 342 | 18 483 | 1 877 | — |
| Birrfeld | 72 927 | 18 658 | 91 585 | 42 167 | 16 030 | 5 983 | 5 094 |
| Les Eplatures | 8 528 | 3 817 | 12 345 | 6 725 | 4 393 | 630 | 606 |
| Grenchen | 56 526 | 22 387 | 78 913 | 43 947 | 33 325 | 4 550 | 2 944 |
| Lausanne-La Blécherette | 29 860 | 5 481 | 35 341 | 21 869 | 9 362 | — | — |
| Samedan | 3 028 | 9 145 | 12 173 | — | 15 443 | 1 746 | 4 560 |
| Sion | 37 876 | 11 954 | 49 830 | 29 136 | 19 569 | 1 400 | — |

9 B. Nichtgewerbsmässiger Verkehr nach Flugplätzen
Trafic non commercial par aérodrome

1994

| Flugplätze <i>Aérodromes</i> | Motorflug <i>Vol à moteur</i> | | | | | Segelflug <i>Vol à voile</i> | |
|--|---|---------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------------------|----------------|
| | Platzflüge ¹ | Reiseflüge | Total Bewegungen | Davon Schulung | Passagiere ² | Starts | Dauer h |
| | <i>Vols autour de l'aérodrome¹</i> | <i>Vols de voyage</i> | <i>Total mouvements</i> | <i>Dont Vols d'école</i> | <i>Passagers²</i> | <i>Décollages</i> | <i>Durée h</i> |
| Flugfelder Champs d'aviation | 430 553 | 134 585 | 565 138 | 234 407 | 193 339 | 55 798 | 61 510 |
| Altenrhein | 20 004 | 14 195 | 34 199 | 12 522 | 20 656 | 1 070 | 927 |
| Ambri | 38 | 80 | 118 | 12 | 65 | 5 | — |
| Amlikon | 3 132 | 10 | 3 142 | 44 | 22 | 6 415 | 4 298 |
| Ascona | 5 483 | 3 790 | 9 273 | 3 572 | 4 469 | 104 | — |
| Bad Ragaz | 9 470 | 2 958 | 12 428 | 794 | 3 170 | 1 842 | 2 176 |
| Bellechasse ^{1 2} | 2 791 | 286 | 3 077 | — | — | 1 365 | 1 573 |
| Bex | 13 503 | 986 | 14 489 | 3 178 | 4 009 | 1 033 | 1 599 |
| Biel-Kappelen | 5 288 | 2 376 | 7 664 | 2 681 | 7 813 | — | — |
| Buttwil | 25 123 | 11 412 | 36 535 | 23 158 | 2 296 | 1 541 | 1 224 |
| La Côte | 3 524 | 2 526 | 6 050 | — | 2 406 | — | — |
| Courtelary | 3 630 | 94 | 3 724 | — | — | 1 654 | 1 916 |
| Dittingen ² | 2 432 | 80 | 2 512 | — | 64 | 1 102 | 1 199 |
| Ecuvillens | 33 722 | 6 856 | 40 578 | 23 526 | 15 146 | — | — |
| Fricktal-Schupfart | 20 016 | 3 546 | 23 562 | 11 758 | 2 117 | 3 641 | 2 397 |
| Gruyères | 6 439 | 3 709 | 10 148 | 5 457 | 2 959 | 2 897 | 2 086 |
| Hasenstrick ² | 726 | 174 | 900 | — | 349 | — | — |
| Hausen am Albis ² | 7 187 | 9 243 | 16 430 | 11 471 | 1 430 | 985 | 1 712 |
| Kägiswil | 10 474 | 945 | 11 419 | 4 968 | 3 913 | 673 | 1 049 |
| Langenthal | 6 777 | 4 253 | 11 030 | 2 585 | 3 739 | 1 379 | 1 636 |
| Locarno | 32 716 | 7 130 | 39 846 | 19 561 | 33 798 | 2 207 | 2 166 |
| Lommis ³ | 10 369 | 2 040 | 12 409 | 6 640 | 2 947 | — | — |
| Lugano | 7 064 | 5 854 | 12 918 | 4 614 | 19 239 | — | — |
| Luzern-Beromünster | 9 944 | 2 660 | 12 604 | 4 525 | 2 734 | 689 | 542 |
| Montricher ¹ | 7 732 | 916 | 8 648 | 400 | 52 | 3 742 | 3 641 |
| Môtiers | 3 214 | 466 | 3 680 | 2 220 | 689 | — | — |
| Neuchâtel | 16 634 | 6 034 | 22 668 | 10 924 | 3 203 | 908 | 741 |
| Olten ¹ | — | — | — | — | — | 1 122 | 502 |
| Porrentruy | 11 208 | 1 306 | 12 514 | 5 682 | 1 492 | 126 | 262 |
| Reichenbach | 4 238 | 908 | 5 146 | 2 878 | 2 507 | — | — |
| Saanen | 2 646 | 2 266 | 4 912 | — | 2 435 | 1 079 | 1 743 |
| Schaffhausen | 5 318 | 1 087 | 6 405 | 61 | 1 134 | 2 156 | 2 221 |
| Schänis ¹ | 13 598 | 7 134 | 20 732 | 1 682 | 1 382 | 6 366 | 10 766 |
| Sitterdorf | 8 912 | 1 023 | 9 935 | 5 268 | 7 495 | — | — |
| Speck-Fehraltorf | 25 894 | 2 866 | 28 760 | 17 194 | 5 267 | 546 | 427 |
| Thun | 7 100 | 1 844 | 8 944 | 2 060 | 3 132 | 1 195 | 1 635 |
| Triengen | 24 392 | 4 042 | 28 434 | 16 574 | 12 390 | — | — |
| Wangen-Lachen | 21 244 | 9 317 | 30 561 | 17 514 | 9 224 | 14 | — |
| Winterthur ¹ | 1 600 | 38 | 1 638 | — | — | 3 520 | 2 096 |
| Yverdon | 15 296 | 6 486 | 21 782 | 7 944 | 3 957 | 468 | 352 |
| Zweisimmen | 3 992 | 566 | 4 558 | 418 | 673 | 1 528 | 2 263 |
| Diverse | | | | | | | |
| Divers | 13 821 | 2 923 | 16 744 | 2 522 | 4 449 | 2 565 | 2 677 |
| Diverse alpine Segelfluglager ¹ | | | | | | | |
| <i>Divers camps alpins de vol à voile¹ ..</i> | 3 862 | 160 | 4 022 | — | 517 | 1 861 | 5 684 |
| Wasserflugplatz Hydroaérodrome | | | | | | | |
| Lachen | 208 | 31 | 239 | 157 | 323 | — | — |
| Total 1994 | 714 908 | 305 263 | 1 020 171 | 442 499 | 445 472 | 71 984 | 74 714 |
| Total 1993 | 689 969 | 292 516 | 982 485 | 419 647 | 418 341 | 68 033 | 70 498 |
| Veränderung | + 3.6 % | + 4.4 % | + 3.8 % | + 5.4 % | + 6.5 % | + 5.8 % | + 6.0 % |
| Variation | | | | | | | |

¹ Starts und Landungen

Décollages et atterrissages

² Ohne Besatzung; ohne Flugschüler

Sans équipage; sans élève-pilote

¹ Nur für Segelflug

Pour le vol à voile seulement

² Für Dritte gesperrt

Tiers non admis

10. Gebirgslandeplätze

Places d'atterrissage en montagne

| | Bewegungen <i>Mouvements</i> | | Passagiere <i>Passagers</i> | | | Bewegungen <i>Mouvements</i> | | Passagiere <i>Passagers</i> | |
|---------------------------------|---------------------------------|--------|--------------------------------|--------|---------------------------|---------------------------------|-------|--------------------------------|-------|
| | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 |
| Total | | | | | VS | | | | |
| Total | 13 588 | 15 606 | 20 428 | 18 538 | Aeschhorn- | | | | |
| | | | | | Rothornletscher | 804 | 908 | 1 588 | 1 684 |
| BE | | | | | Alphubel | 416 | 354 | 754 | 666 |
| Blümlisalp ¹ | 100 | 138 | 62 | 19 | Arolla | 934 | 1 120 | 763 | 1 025 |
| Gstellhorn | 100 | 190 | 109 | 154 | Bec de Nendaz | 6 | 44 | 4 | - |
| Gumm | 182 | 322 | 212 | 104 | Croix de Coeur | 290 | 476 | 324 | 422 |
| Hotel Steingletscher ... | 260 | 304 | 376 | 98 | Ebneflüh | 596 | 676 | 1 156 | 1 078 |
| Kanderfirn | 458 | 394 | 770 | 272 | Glacier de Breney | 204 | 248 | 294 | 276 |
| Rosenegg West | 294 | 92 | 413 | 96 | Glacier du Trient | 568 | 792 | 702 | 850 |
| Staldenhorn | 102 | 334 | 96 | 119 | Glacier de Tsanfleuron .. | 574 | 656 | 840 | 591 |
| Sustenlimmi | 172 | 246 | 203 | 60 | Grimentz | 140 | 312 | 126 | 433 |
| Wallegg | 344 | 506 | 466 | 452 | Jungfrauoch | 682 | 772 | 1 128 | 519 |
| | | | | | Langgletscher | 180 | 282 | 291 | 454 |
| GL | | | | | Monte Rosa-Satteltole .. | 702 | 728 | 1 435 | 1 336 |
| Glämischfirn ² | 14 | 14 | 28 | 14 | Petit Combin | 258 | 300 | 387 | 316 |
| Limmerenfirn | 2 | 26 | 4 | 3 | Rosa Blanche | 116 | 236 | 174 | 245 |
| | | | | | Theodulgletscher | 1 826 | 1 664 | 3 503 | 3 003 |
| GR | | | | | Unterrothorn | 440 | 4 | 601 | - |
| Alp Trida | 196 | 148 | 309 | 166 | Wildhorn | 280 | 416 | 347 | 375 |
| Arosa | 108 | 34 | 152 | 62 | | | | | |
| Crap Sogn Gion | 136 | 94 | 212 | 120 | TI | | | | |
| Fuorcia Chamuotsch ... | 86 | 148 | 62 | 163 | Alpe Foppa | 40 | 156 | - | 93 |
| Fuorcia Grischa | 164 | 286 | 213 | 409 | | | | | |
| Madrisahorn | - | 4 | - | - | BE/VS | | | | |
| Vadret del Corvatsch .. | 398 | 778 | 599 | 1 298 | Petersgrat | 982 | 944 | 1 126 | 992 |
| Vadret Pers | - | - | - | - | | | | | |
| | | | | | GL/GR | | | | |
| VD | | | | | Vorabgletscher | 80 | 62 | 102 | 114 |
| Col des Mosses | 52 | 64 | 59 | 42 | | | | | |
| Leysin | 142 | 102 | 209 | 125 | GL/UR | | | | |
| | | | | | Clariden-Hüfirn | 160 | 232 | 229 | 290 |

¹ Nur für Ausbildung

¹ Pour l'instruction seulement

² Nur von November bis Juni

² De novembre à juin seulement

11. Ballonaufstiege

Ascensions de ballons

| | Freiballone <i>Ballons libres</i> | | Heissluftballone <i>Ballons à air chaud</i> | | Heissluftschiffe <i>Dirigeables à air chaud</i> | | Total <i>Total</i> | | |
|----------------------|--------------------------------------|--------|--|---------|--|------|-----------------------|---------|------------------------------|
| | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | |
| Füllungen | 260 | 325 | 10 200 | 11 370 | 65 | 33 | 10 525 | 11 728 | <i>Gonflages</i> |
| Landungen | 413 | 494 | 14 242 | 15 340 | 132 | 81 | 14 787 | 15 915 | <i>Atterrissages</i> |
| Fahrzeit in h | 1 495 | 1 974 | 24 218 | 19 348 | 83 | 58 | 25 796 | 21 380 | <i>Durée de vol en h</i> |
| Fahrstrecke in km .. | 22 706 | 31 824 | 182 113 | 235 088 | 757 | 345 | 205 576 | 267 257 | <i>Distance de vol en km</i> |
| Passagiere | 962 | 951 | 35 974 | 44 299 | 89 | 23 | 37 025 | 45 273 | <i>Passagers</i> |
| Schulfahrten | 17 | 20 | 439 | 333 | 4 | - | 460 | 353 | <i>Vois d'école</i> |
| Alpenfahrten | 14 | 20 | 713 | 740 | - | - | 727 | 760 | <i>Survols des Alpes</i> |
| Nachtfahrten | 15 | 24 | 35 | 35 | - | - | 50 | 59 | <i>Vois de nuit</i> |

12. Bewegungen auf den Flughäfen
Mouvements sur les aéroports

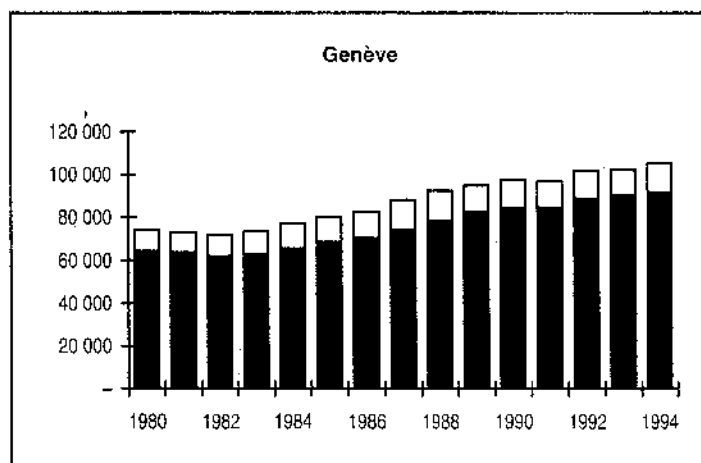
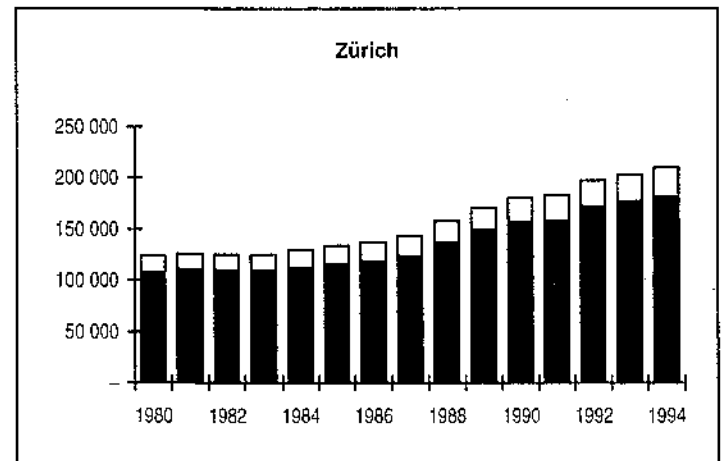
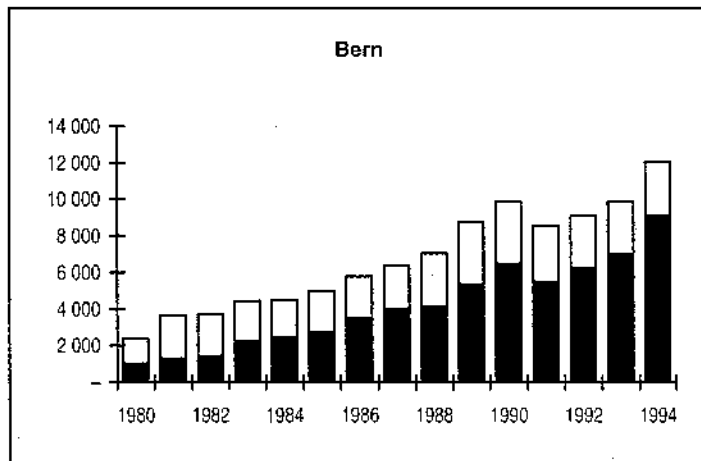
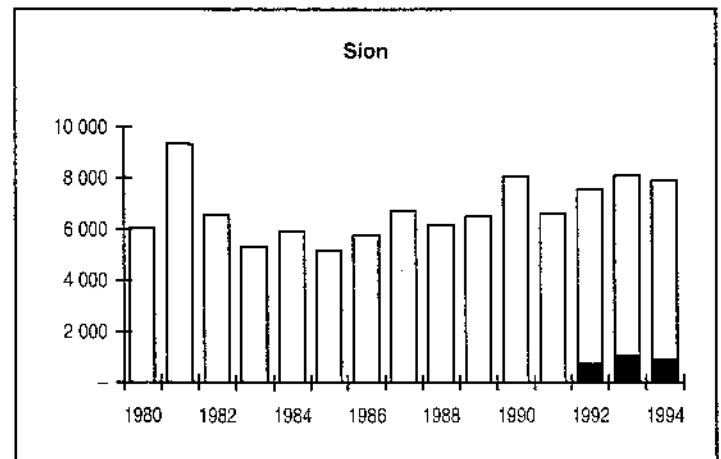
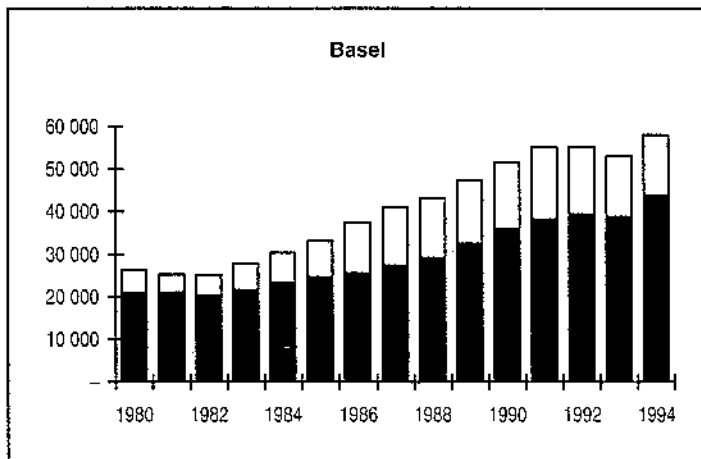
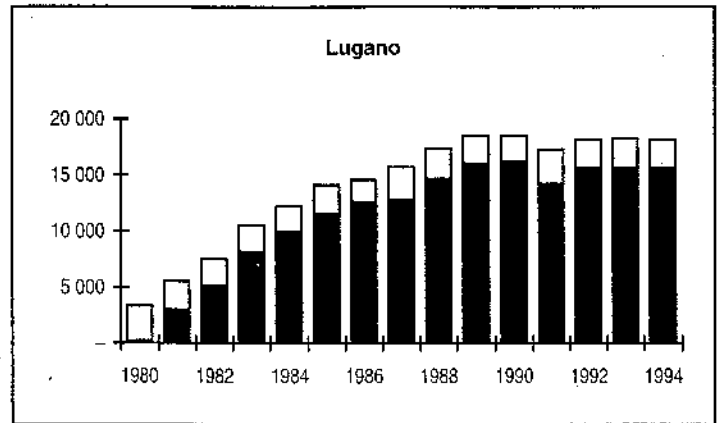
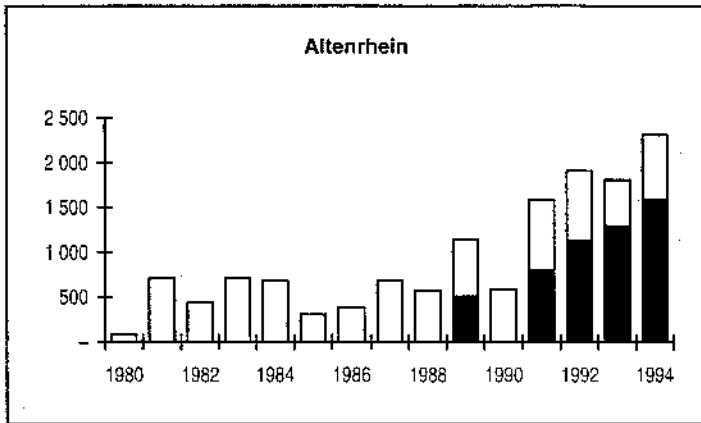
Inklusive Taxiflüge und andere Flüge, jedoch ohne Rundflüge
Vols taxi et autres vols inclus, sans vols de plaisance

| | Linien- verkehr <i>Trafic de lignes</i> | Nichtlinien- verkehr <i>Trafic hors des lignes</i> | Total <i>Total</i> |
|-------------------|---|--|-----------------------|
| Altenrhein | | | |
| 1980 | - | 88 | 88 |
| 1981 | - | 714 | 714 |
| 1982 | - | 448 | 448 |
| 1983 | - | 720 | 720 |
| 1984 | - | 691 | 691 |
| 1985 | - | 309 | 309 |
| 1986 | - | 389 | 389 |
| 1987 | - | 683 | 683 |
| 1988 | - | 578 | 578 |
| 1989 | 509 | 633 | 1 142 |
| 1990 | - | 589 | 589 |
| 1991 | 802 | 787 | 1 589 |
| 1992 | 1 127 | 784 | 1 911 |
| 1993 | 1 290 | 518 | 1 808 |
| 1994 | 1 596 | 715 | 2 311 |
| Basel | | | |
| 1980 | 20 997 | 5 314 | 26 311 |
| 1981 | 20 971 | 4 221 | 25 192 |
| 1982 | 20 193 | 4 903 | 25 096 |
| 1983 | 21 579 | 6 287 | 27 866 |
| 1984 | 23 349 | 6 960 | 30 309 |
| 1985 | 24 701 | 8 347 | 33 048 |
| 1986 | 25 467 | 12 081 | 37 548 |
| 1987 | 27 381 | 13 708 | 41 089 |
| 1988 | 29 177 | 13 990 | 43 167 |
| 1989 | 32 470 | 14 813 | 47 283 |
| 1990 | 36 020 | 15 668 | 51 688 |
| 1991 | 38 297 | 16 834 | 55 131 |
| 1992 | 39 422 | 15 747 | 55 169 |
| 1993 | 38 845 | 14 194 | 53 039 |
| 1994 | 43 861 | 14 105 | 57 966 |
| Bern | | | |
| 1980 | 1 022 | 1 379 | 2 401 |
| 1981 | 1 302 | 2 344 | 3 646 |
| 1982 | 1 442 | 2 276 | 3 718 |
| 1983 | 2 265 | 2 192 | 4 457 |
| 1984 | 2 451 | 2 066 | 4 517 |
| 1985 | 2 738 | 2 225 | 4 963 |
| 1986 | 3 488 | 2 292 | 5 780 |
| 1987 | 4 011 | 2 381 | 6 392 |
| 1988 | 4 124 | 2 933 | 7 057 |
| 1989 | 5 376 | 3 371 | 8 747 |
| 1990 | 6 484 | 3 375 | 9 859 |
| 1991 | 5 491 | 3 095 | 8 586 |
| 1992 | 6 280 | 2 838 | 9 118 |
| 1993 | 7 013 | 2 913 | 9 926 |
| 1994 | 9 112 | 2 965 | 12 077 |
| Genève | | | |
| 1980 | 64 493 | 9 859 | 74 352 |
| 1981 | 63 796 | 9 300 | 73 096 |
| 1982 | 61 953 | 10 106 | 72 059 |
| 1983 | 62 775 | 10 611 | 73 386 |
| 1984 | 65 633 | 11 495 | 77 128 |
| 1985 | 68 474 | 11 983 | 80 457 |
| 1986 | 70 403 | 12 218 | 82 621 |
| 1987 | 74 376 | 13 966 | 88 342 |
| 1988 | 78 522 | 13 889 | 92 411 |
| 1989 | 82 551 | 12 333 | 94 884 |
| 1990 | 84 490 | 13 292 | 97 782 |
| 1991 | 84 486 | 12 398 | 96 884 |
| 1992 | 88 958 | 12 565 | 101 523 |
| 1993 | 90 269 | 11 792 | 102 061 |
| 1994 | 92 011 | 13 028 | 105 039 |

| | Linien- verkehr <i>Trafic de lignes</i> | Nichtlinien- verkehr <i>Trafic hors des lignes</i> | Total <i>Total</i> |
|---------------|---|--|-----------------------|
| Lugano | | | |
| 1980 | 228 | 3 082 | 3 310 |
| 1981 | 2 964 | 2 565 | 5 529 |
| 1982 | 5 134 | 2 377 | 7 511 |
| 1983 | 8 146 | 2 390 | 10 536 |
| 1984 | 9 924 | 2 309 | 12 233 |
| 1985 | 11 527 | 2 592 | 14 119 |
| 1986 | 12 635 | 1 947 | 14 582 |
| 1987 | 12 802 | 2 926 | 15 728 |
| 1988 | 14 701 | 2 703 | 17 404 |
| 1989 | 16 015 | 2 479 | 18 494 |
| 1990 | 16 270 | 2 312 | 18 582 |
| 1991 | 14 276 | 3 048 | 17 324 |
| 1992 | 15 622 | 2 524 | 18 146 |
| 1993 | 15 641 | 2 644 | 18 285 |
| 1994 | 15 652 | 2 478 | 18 130 |
| Sion | | | |
| 1980 | - | 6 036 | 6 036 |
| 1981 | - | 9 334 | 9 334 |
| 1982 | - | 6 581 | 6 581 |
| 1983 | - | 5 348 | 5 348 |
| 1984 | - | 5 955 | 5 955 |
| 1985 | - | 5 157 | 5 157 |
| 1986 | - | 5 790 | 5 790 |
| 1987 | - | 6 714 | 6 714 |
| 1988 | - | 6 186 | 6 186 |
| 1989 | - | 6 513 | 6 513 |
| 1990 | - | 8 076 | 8 076 |
| 1991 | - | 6 624 | 6 624 |
| 1992 | 741 | 6 846 | 7 587 |
| 1993 | 1 023 | 7 093 | 8 116 |
| 1994 | 881 | 7 018 | 7 899 |
| Zürich | | | |
| 1980 | 107 723 | 16 409 | 124 132 |
| 1981 | 110 884 | 14 927 | 125 811 |
| 1982 | 110 372 | 14 854 | 125 226 |
| 1983 | 110 011 | 15 376 | 125 387 |
| 1984 | 112 254 | 17 222 | 129 476 |
| 1985 | 115 714 | 18 459 | 134 173 |
| 1986 | 119 043 | 18 237 | 137 280 |
| 1987 | 124 244 | 19 133 | 143 377 |
| 1988 | 137 087 | 20 946 | 158 033 |
| 1989 | 149 499 | 21 912 | 171 411 |
| 1990 | 157 742 | 22 981 | 180 723 |
| 1991 | 158 952 | 24 164 | 183 116 |
| 1992 | 172 433 | 25 576 | 198 009 |
| 1993 | 177 673 | 25 795 | 203 468 |
| 1994 | 182 273 | 28 217 | 210 490 |

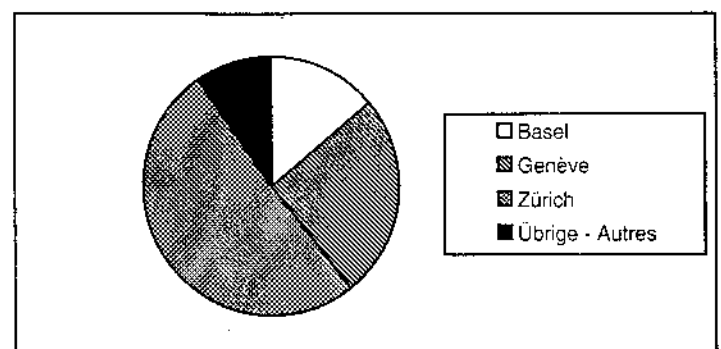
12. Bewegungen auf den Flughäfen
Mouvements sur les aéroports

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



■ Linienverkehr
 Trafic de lignes

□ Nichtlinienverkehr
 Trafic hors des lignes

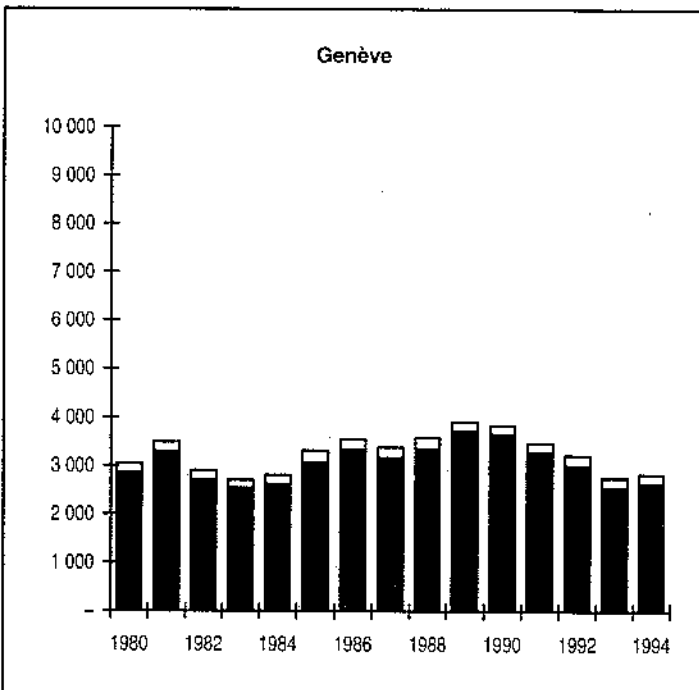
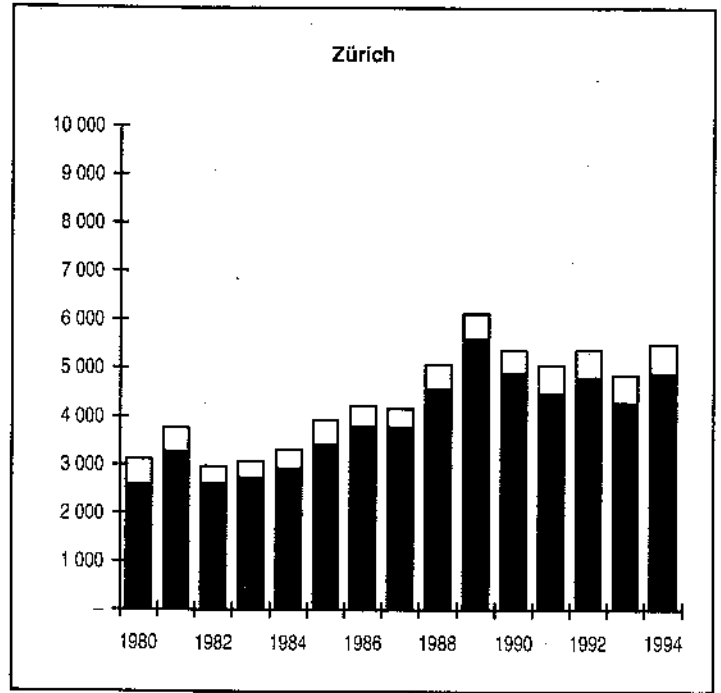
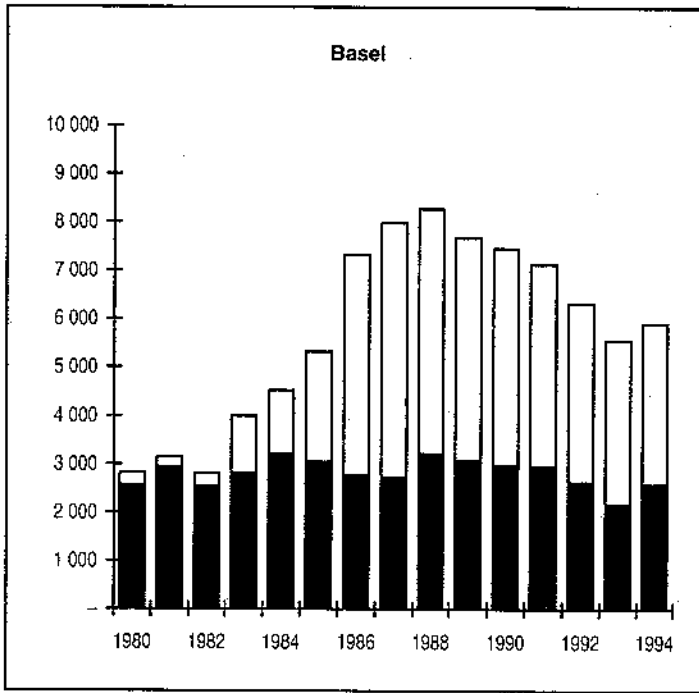


13. Nachtflugbewegungen auf den Landesflughäfen
Mouvements de nuit sur les aéroports nationaux

| | Linienverkehr <i>Trafic de lignes</i> | Nichtlinien- verkehr <i>Trafic hors des lignes</i> | Total <i>Total</i> |
|---------------|--|--|-----------------------|
| Basel | | | |
| 1980 | 2 563 | 257 | 2 820 |
| 1981 | 2 937 | 202 | 3 139 |
| 1982 | 2 549 | 264 | 2 813 |
| 1983 | 2 827 | 1 173 | 4 000 |
| 1984 | 3 227 | 1 294 | 4 521 |
| 1985 | 3 053 | 2 269 | 5 322 |
| 1986 | 2 773 | 4 550 | 7 323 |
| 1987 | 2 731 | 5 261 | 7 992 |
| 1988 | 3 224 | 5 053 | 8 277 |
| 1989 | 3 075 | 4 603 | 7 678 |
| 1990 | 2 986 | 4 489 | 7 475 |
| 1991 | 2 964 | 4 174 | 7 138 |
| 1992 | 2 638 | 3 700 | 6 338 |
| 1993 | 2 181 | 3 385 | 5 566 |
| 1994 | 2 603 | 3 324 | 5 927 |
| Genève | | | |
| 1980 | 2 865 | 187 | 3 052 |
| 1981 | 3 294 | 195 | 3 489 |
| 1982 | 2 703 | 194 | 2 897 |
| 1983 | 2 538 | 171 | 2 709 |
| 1984 | 2 622 | 194 | 2 816 |
| 1985 | 3 065 | 257 | 3 322 |
| 1986 | 3 328 | 216 | 3 544 |
| 1987 | 3 172 | 206 | 3 378 |
| 1988 | 3 357 | 236 | 3 593 |
| 1989 | 3 714 | 202 | 3 916 |
| 1990 | 3 664 | 166 | 3 830 |
| 1991 | 3 286 | 195 | 3 481 |
| 1992 | 3 012 | 215 | 3 227 |
| 1993 | 2 562 | 195 | 2 757 |
| 1994 | 2 642 | 190 | 2 832 |

| | Linienverkehr <i>Trafic de lignes</i> | Nichtlinien- verkehr <i>Trafic hors des lignes</i> | Total <i>Total</i> |
|---------------|--|--|-----------------------|
| Zürich | | | |
| 1980 | 2 602 | 508 | 3 110 |
| 1981 | 3 264 | 504 | 3 768 |
| 1982 | 2 610 | 355 | 2 965 |
| 1983 | 2 729 | 346 | 3 075 |
| 1984 | 2 934 | 383 | 3 317 |
| 1985 | 3 424 | 507 | 3 931 |
| 1986 | 3 802 | 424 | 4 226 |
| 1987 | 3 788 | 381 | 4 169 |
| 1988 | 4 578 | 513 | 5 091 |
| 1989 | 5 617 | 518 | 6 135 |
| 1990 | 4 910 | 467 | 5 377 |
| 1991 | 4 490 | 585 | 5 075 |
| 1992 | 4 801 | 589 | 5 390 |
| 1993 | 4 306 | 562 | 4 868 |
| 1994 | 4 894 | 613 | 5 507 |

13. Nachtflugbewegungen auf den Landesflughäfen
Mouvements de nuit sur les aéroports nationaux



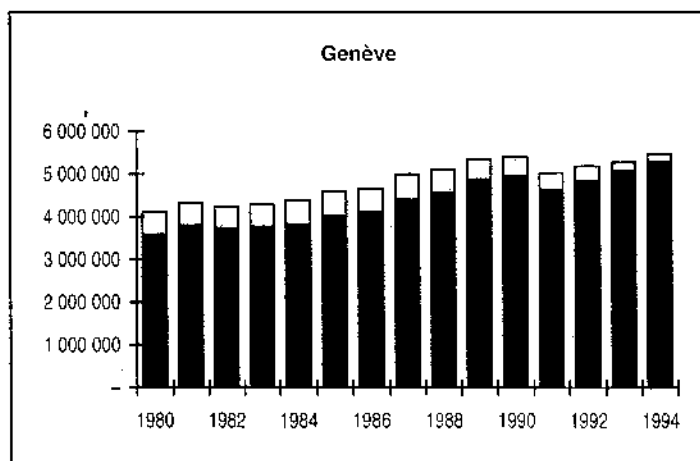
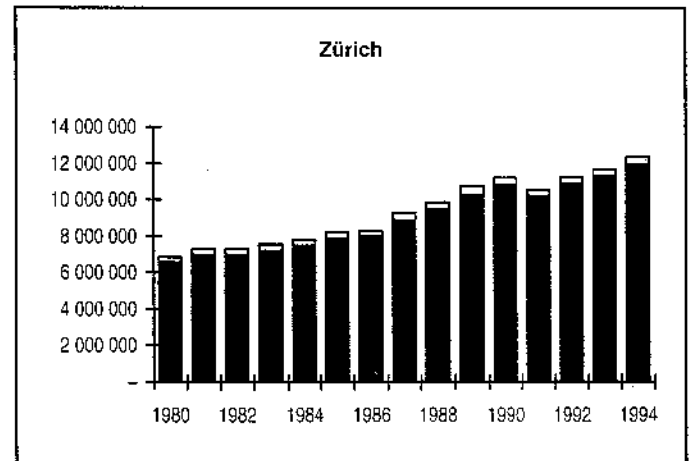
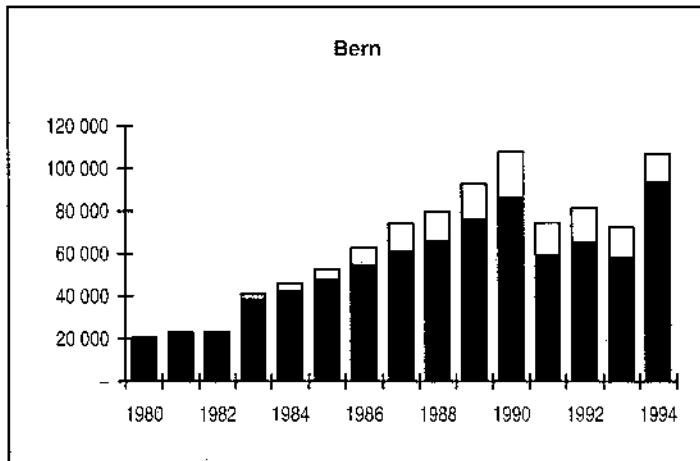
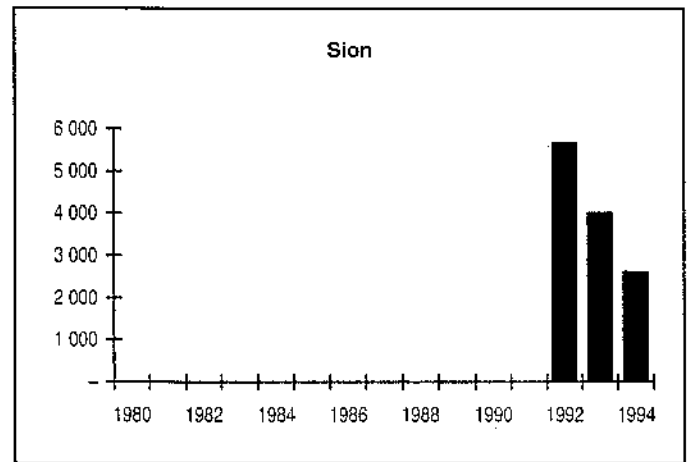
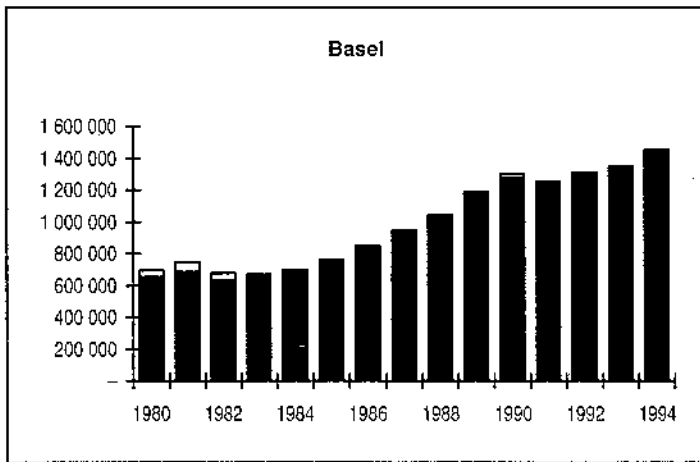
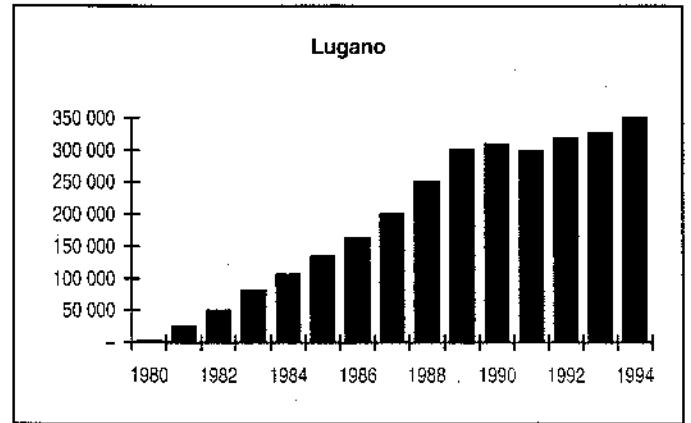
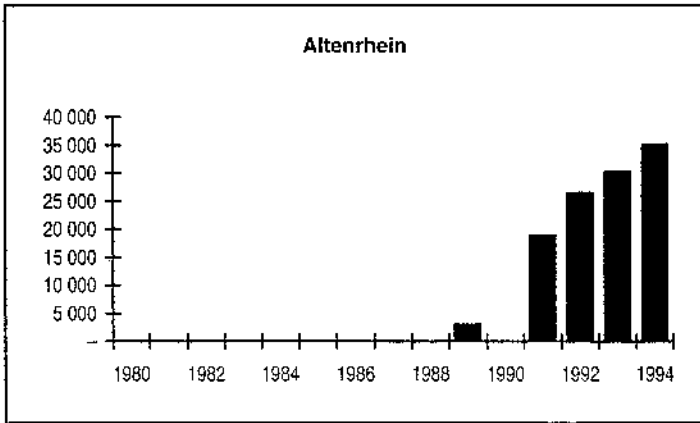
Linienvkehr
Trafic de lignes

Nichtlinienvkehr
Trafic hors de lignes

14. Passagiere im Linienverkehr nach Flughäfen
Passagers dans le trafic de lignes par aéroport

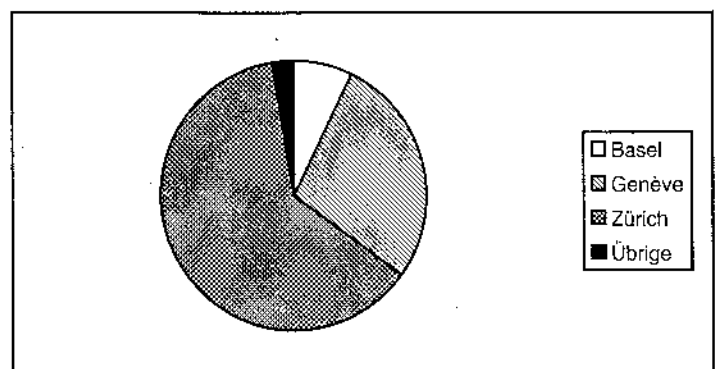
| | Eigenverkehr <i>Trafic local</i> | Direkter Transit <i>Transit direct</i> | Total <i>Total</i> | | Eigenverkehr <i>Trafic local</i> | Direkter Transit <i>Transit direct</i> | Total <i>Total</i> |
|-------------------|-------------------------------------|--|-----------------------|---------------|-------------------------------------|--|-----------------------|
| Altenrhein | | | | Lugano | | | |
| 1980 | - | - | - | 1980 | 1 547 | - | 1 547 |
| 1981 | - | - | - | 1981 | 25 289 | - | 25 289 |
| 1982 | - | - | - | 1982 | 50 255 | - | 50 255 |
| 1983 | - | - | - | 1983 | 81 639 | - | 81 639 |
| 1984 | - | - | - | 1984 | 106 680 | - | 106 680 |
| 1985 | - | - | - | 1985 | 134 768 | - | 134 768 |
| 1986 | - | - | - | 1986 | 162 199 | 1 907 | 164 106 |
| 1987 | - | - | - | 1987 | 198 377 | 2 831 | 201 208 |
| 1988 | - | - | - | 1988 | 248 726 | 3 202 | 251 928 |
| 1989 | 2 978 | - | 2 978 | 1989 | 301 738 | - | 301 738 |
| 1990 | - | - | - | 1990 | 309 331 | - | 309 331 |
| 1991 | 18 976 | - | 18 976 | 1991 | 299 831 | - | 299 831 |
| 1992 | 26 603 | - | 26 603 | 1992 | 318 466 | - | 318 466 |
| 1993 | 30 203 | - | 30 203 | 1993 | 327 226 | - | 327 226 |
| 1994 | 35 199 | - | 35 199 | 1994 | 348 830 | - | 348 830 |
| Basel | | | | Sion | | | |
| 1980 | 653 087 | 43 651 | 696 738 | 1980 | - | - | - |
| 1981 | 687 282 | 62 116 | 749 398 | 1981 | - | - | - |
| 1982 | 635 873 | 42 856 | 678 729 | 1982 | - | - | - |
| 1983 | 658 716 | 11 503 | 670 219 | 1983 | - | - | - |
| 1984 | 694 730 | 3 370 | 698 100 | 1984 | - | - | - |
| 1985 | 756 695 | 8 057 | 764 752 | 1985 | - | - | - |
| 1986 | 842 008 | 7 487 | 849 495 | 1986 | - | - | - |
| 1987 | 934 763 | 8 812 | 943 575 | 1987 | - | - | - |
| 1988 | 1 036 623 | 6 128 | 1 042 751 | 1988 | - | - | - |
| 1989 | 1 175 300 | 13 456 | 1 188 756 | 1989 | - | - | - |
| 1990 | 1 280 191 | 19 735 | 1 299 926 | 1990 | - | - | - |
| 1991 | 1 246 866 | 8 525 | 1 255 391 | 1991 | - | - | - |
| 1992 | 1 306 156 | 3 236 | 1 309 392 | 1992 | 5 667 | - | 5 667 |
| 1993 | 1 345 989 | 4 624 | 1 350 613 | 1993 | 4 002 | - | 4 002 |
| 1994 | 1 445 530 | 10 116 | 1 455 646 | 1994 | 2 609 | - | 2 609 |
| Bern | | | | Zürich | | | |
| 1980 | 20 538 | - | 20 538 | 1980 | 6 573 248 | 282 448 | 6 855 696 |
| 1981 | 23 150 | - | 23 150 | 1981 | 7 012 572 | 297 630 | 7 310 202 |
| 1982 | 23 160 | - | 23 160 | 1982 | 6 990 413 | 325 843 | 7 316 256 |
| 1983 | 38 395 | 2 580 | 40 975 | 1983 | 7 228 183 | 322 181 | 7 550 364 |
| 1984 | 42 467 | 3 539 | 46 006 | 1984 | 7 487 260 | 340 400 | 7 827 660 |
| 1985 | 47 837 | 4 992 | 52 829 | 1985 | 7 840 311 | 356 212 | 8 196 523 |
| 1986 | 54 643 | 8 047 | 62 690 | 1986 | 8 030 116 | 255 061 | 8 285 177 |
| 1987 | 61 166 | 13 098 | 74 264 | 1987 | 8 875 745 | 407 519 | 9 283 264 |
| 1988 | 65 830 | 13 770 | 79 600 | 1988 | 9 458 321 | 410 266 | 9 868 587 |
| 1989 | 75 980 | 16 763 | 92 743 | 1989 | 10 265 625 | 490 173 | 10 755 798 |
| 1990 | 86 506 | 21 313 | 107 819 | 1990 | 10 806 263 | 398 502 | 11 204 765 |
| 1991 | 59 015 | 15 603 | 74 618 | 1991 | 10 226 887 | 298 660 | 10 525 547 |
| 1992 | 65 407 | 15 982 | 81 389 | 1992 | 10 903 306 | 314 161 | 11 217 467 |
| 1993 | 58 307 | 13 984 | 72 291 | 1993 | 11 274 352 | 362 214 | 11 636 566 |
| 1994 | 93 597 | 12 944 | 106 541 | 1994 | 11 904 764 | 449 830 | 12 354 594 |
| Genève | | | | | | | |
| 1980 | 3 593 472 | 525 443 | 4 118 915 | | | | |
| 1981 | 3 796 014 | 525 369 | 4 321 383 | | | | |
| 1982 | 3 736 986 | 502 967 | 4 239 953 | | | | |
| 1983 | 3 770 089 | 517 060 | 4 287 149 | | | | |
| 1984 | 3 824 775 | 563 360 | 4 388 135 | | | | |
| 1985 | 4 013 480 | 577 707 | 4 591 187 | | | | |
| 1986 | 4 124 853 | 530 337 | 4 655 190 | | | | |
| 1987 | 4 415 738 | 582 594 | 4 998 332 | | | | |
| 1988 | 4 559 084 | 544 685 | 5 103 769 | | | | |
| 1989 | 4 871 757 | 481 752 | 5 353 509 | | | | |
| 1990 | 4 947 138 | 444 707 | 5 391 845 | | | | |
| 1991 | 4 643 547 | 384 921 | 5 028 468 | | | | |
| 1992 | 4 829 261 | 356 983 | 5 186 244 | | | | |
| 1993 | 5 077 065 | 196 553 | 5 273 618 | | | | |
| 1994 | 5 288 112 | 188 637 | 5 476 749 | | | | |

14. Passagiere im Linienverkehr nach Flughäfen
Passagers dans le trafic de lignes par aéroport



■ Eigenverkehr
Trafic local

□ Direkter Transit
Transit direct



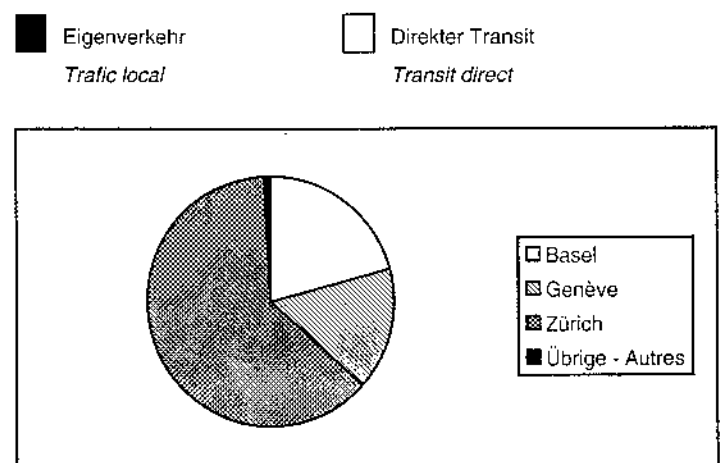
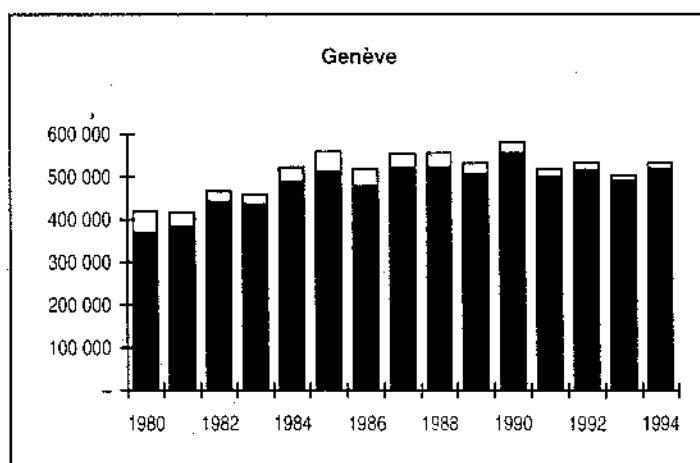
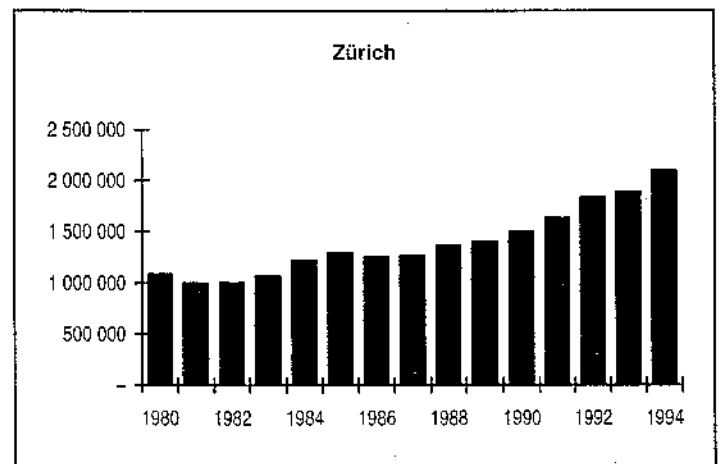
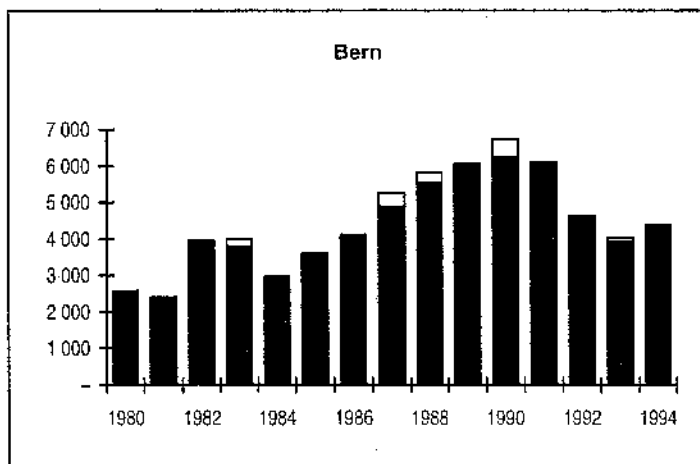
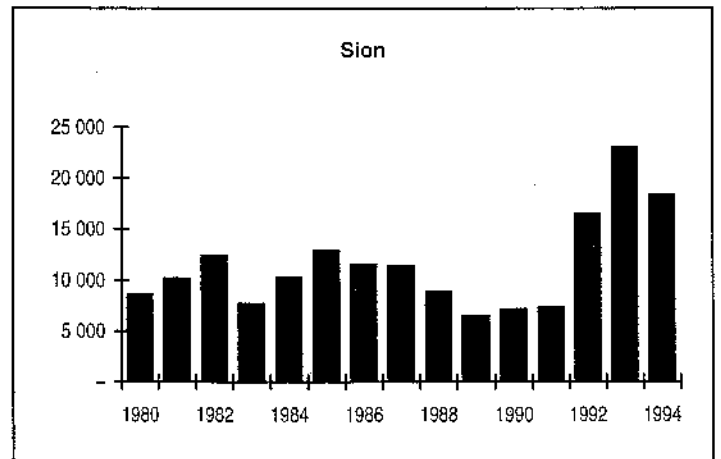
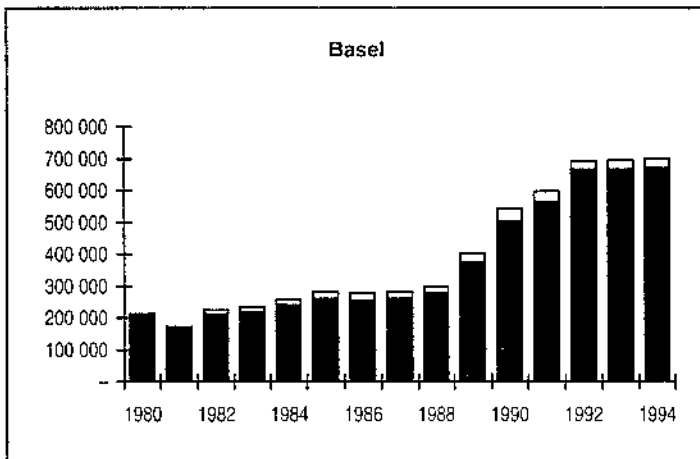
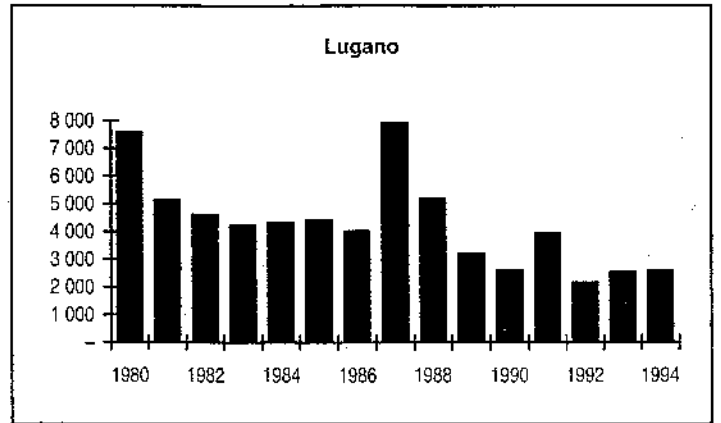
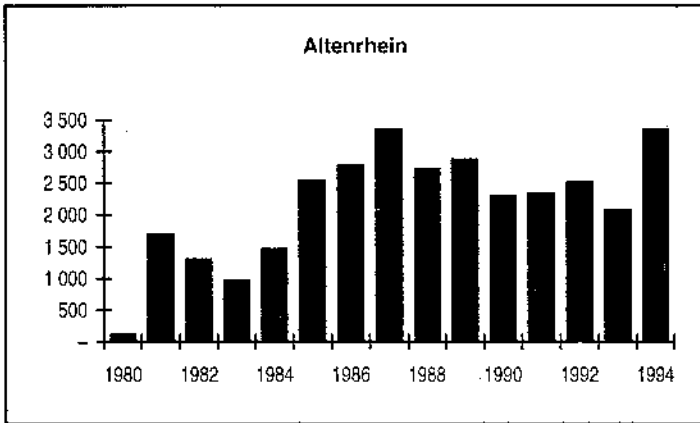
15. Passagiere im Nichtlinienverkehr nach Flughäfen
Passagers dans le trafic hors des lignes par aéroport

Ohne Rundflüge
 Sans vols de plaisance

| | Eigenverkehr <i>Trafic local</i> | Direkter Transit <i>Transit direct</i> | Total <i>Total</i> | | Eigenverkehr <i>Trafic local</i> | Direkter Transit <i>Transit direct</i> | Total <i>Total</i> |
|-------------------|-------------------------------------|--|-----------------------|---------------|-------------------------------------|--|-----------------------|
| Altenrhein | | | | Lugano | | | |
| 1980 | 111 | - | 111 | 1980 | 7 578 | - | 7 578 |
| 1981 | 1 695 | - | 1 695 | 1981 | 5 147 | - | 5 147 |
| 1982 | 1 304 | - | 1 304 | 1982 | 4 603 | - | 4 603 |
| 1983 | 980 | - | 980 | 1983 | 4 225 | - | 4 225 |
| 1984 | 1 464 | - | 1 464 | 1984 | 4 329 | - | 4 329 |
| 1985 | 2 551 | - | 2 551 | 1985 | 4 422 | - | 4 422 |
| 1986 | 2 790 | - | 2 790 | 1986 | 4 025 | - | 4 025 |
| 1987 | 3 353 | - | 3 353 | 1987 | 7 925 | 9 | 7 934 |
| 1988 | 2 742 | - | 2 742 | 1988 | 5 154 | 25 | 5 179 |
| 1989 | 2 883 | - | 2 883 | 1989 | 3 210 | - | 3 210 |
| 1990 | 2 314 | - | 2 314 | 1990 | 2 608 | - | 2 608 |
| 1991 | 2 348 | - | 2 348 | 1991 | 3 938 | - | 3 938 |
| 1992 | 2 528 | - | 2 528 | 1992 | 2 154 | - | 2 154 |
| 1993 | 2 088 | - | 2 088 | 1993 | 2 550 | - | 2 550 |
| 1994 | 3 349 | - | 3 349 | 1994 | 2 612 | - | 2 612 |
| Basel | | | | Sion | | | |
| 1980 | 203 489 | 7 677 | 211 166 | 1980 | 8 615 | - | 8 615 |
| 1981 | 167 226 | 5 328 | 172 554 | 1981 | 10 181 | - | 10 181 |
| 1982 | 212 179 | 12 019 | 224 198 | 1982 | 12 435 | - | 12 435 |
| 1983 | 217 529 | 17 194 | 234 723 | 1983 | 7 698 | - | 7 698 |
| 1984 | 240 699 | 18 817 | 259 516 | 1984 | 10 305 | - | 10 305 |
| 1985 | 259 709 | 22 138 | 281 847 | 1985 | 12 952 | - | 12 952 |
| 1986 | 255 435 | 23 663 | 279 098 | 1986 | 11 577 | - | 11 577 |
| 1987 | 260 270 | 22 979 | 283 249 | 1987 | 11 454 | - | 11 454 |
| 1988 | 278 130 | 21 792 | 299 922 | 1988 | 8 902 | - | 8 902 |
| 1989 | 374 273 | 30 110 | 404 383 | 1989 | 6 530 | - | 6 530 |
| 1990 | 503 097 | 40 679 | 543 776 | 1990 | 7 131 | - | 7 131 |
| 1991 | 565 095 | 32 959 | 598 054 | 1991 | 7 307 | - | 7 307 |
| 1992 | 667 090 | 24 838 | 691 928 | 1992 | 16 484 | - | 16 484 |
| 1993 | 665 663 | 29 117 | 694 780 | 1993 | 22 970 | - | 22 970 |
| 1994 | 671 245 | 29 580 | 700 825 | 1994 | 18 350 | - | 18 350 |
| Bern | | | | Zürich | | | |
| 1980 | 2 580 | - | 2 580 | 1980 | 1 065 105 | 21 585 | 1 086 690 |
| 1981 | 2 387 | 16 | 2 403 | 1981 | 971 574 | 23 404 | 994 978 |
| 1982 | 3 942 | 22 | 3 964 | 1982 | 979 843 | 21 592 | 1 001 435 |
| 1983 | 3 804 | 207 | 4 011 | 1983 | 1 042 324 | 23 032 | 1 065 356 |
| 1984 | 2 969 | 2 | 2 971 | 1984 | 1 197 821 | 23 798 | 1 221 619 |
| 1985 | 3 606 | 11 | 3 617 | 1985 | 1 274 333 | 21 903 | 1 296 236 |
| 1986 | 4 088 | 32 | 4 120 | 1986 | 1 233 875 | 20 391 | 1 254 266 |
| 1987 | 4 881 | 390 | 5 271 | 1987 | 1 254 915 | 16 908 | 1 271 823 |
| 1988 | 5 526 | 304 | 5 830 | 1988 | 1 351 438 | 21 454 | 1 372 892 |
| 1989 | 5 989 | 78 | 6 067 | 1989 | 1 397 171 | 6 345 | 1 403 516 |
| 1990 | 6 235 | 494 | 6 729 | 1990 | 1 488 432 | 12 561 | 1 500 993 |
| 1991 | 6 055 | 51 | 6 106 | 1991 | 1 625 265 | 12 940 | 1 638 205 |
| 1992 | 4 628 | 11 | 4 639 | 1992 | 1 831 761 | 11 866 | 1 843 627 |
| 1993 | 3 935 | 92 | 4 027 | 1993 | 1 867 015 | 18 560 | 1 885 575 |
| 1994 | 4 342 | 38 | 4 380 | 1994 | 2 086 720 | 11 478 | 2 098 198 |
| Genève | | | | | | | |
| 1980 | 369 254 | 50 227 | 419 481 | | | | |
| 1981 | 383 915 | 33 031 | 416 946 | | | | |
| 1982 | 442 168 | 24 674 | 466 842 | | | | |
| 1983 | 436 147 | 23 519 | 459 666 | | | | |
| 1984 | 490 067 | 32 872 | 522 939 | | | | |
| 1985 | 512 485 | 46 444 | 558 929 | | | | |
| 1986 | 478 594 | 41 299 | 519 893 | | | | |
| 1987 | 523 230 | 31 636 | 554 866 | | | | |
| 1988 | 522 369 | 33 681 | 556 050 | | | | |
| 1989 | 507 141 | 24 849 | 531 990 | | | | |
| 1990 | 556 307 | 24 661 | 580 968 | | | | |
| 1991 | 500 317 | 17 914 | 518 231 | | | | |
| 1992 | 516 133 | 17 478 | 533 611 | | | | |
| 1993 | 491 867 | 11 011 | 502 878 | | | | |
| 1994 | 519 135 | 13 574 | 532 709 | | | | |

15. Passagiere im Nichtlinienverkehr nach Flughäfen
Passagers dans le trafic hors des lignes par aéroport

Ohne Rundflüge
 Sans vols de plaisance



16. Frachtverkehr nach Flughäfen
Trafic de fret par aéroport

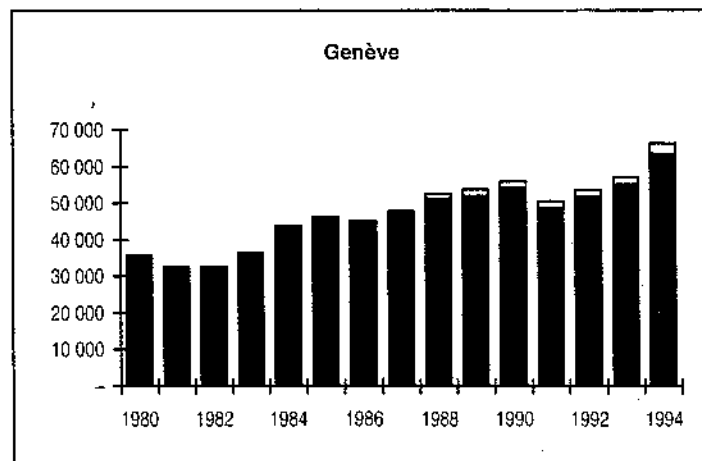
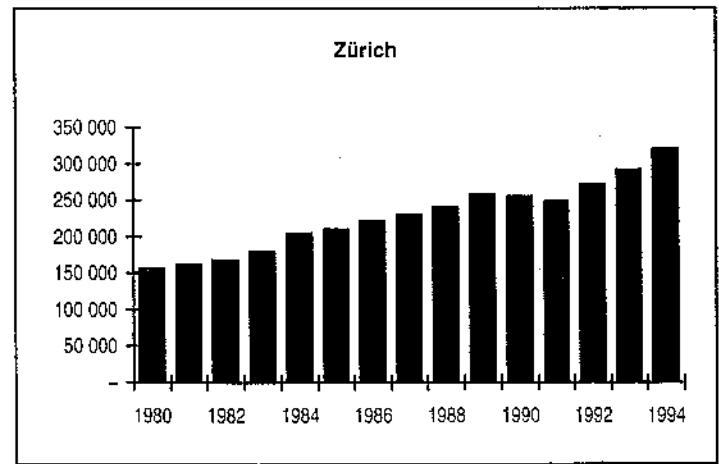
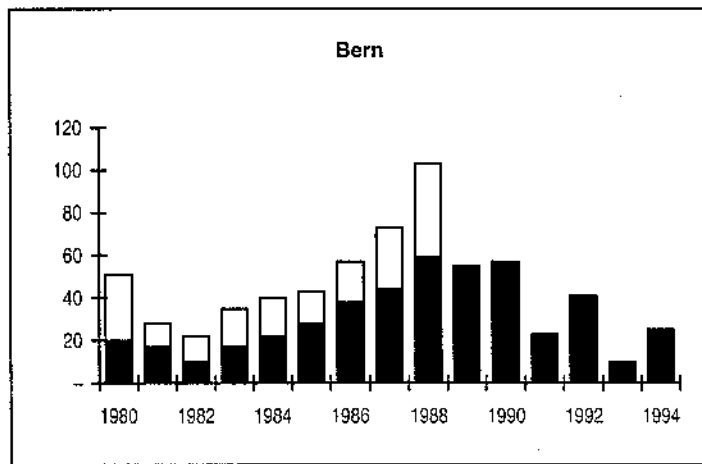
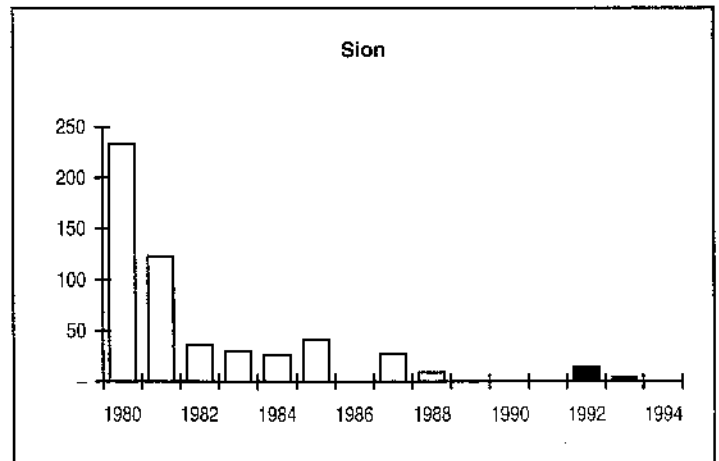
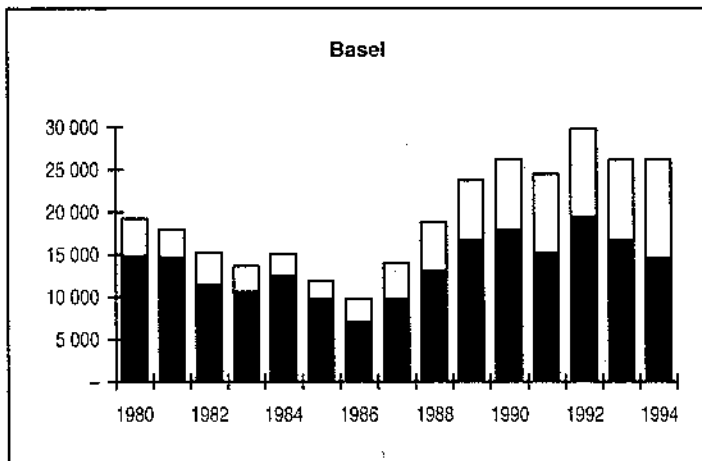
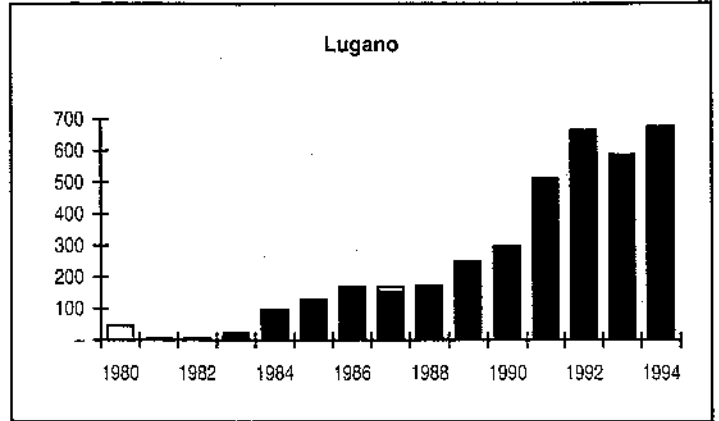
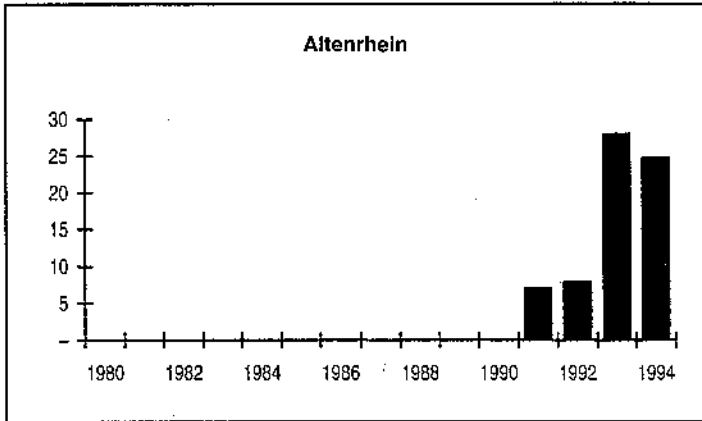
Eigenverkehr in Tonnen
Trafic local en tonnes

| | Linien- verkehr <i>Trafic de lignes</i> | Nichtlinien- verkehr <i>Trafic hors des lignes</i> | Total <i>Total</i> |
|-------------------|---|--|-----------------------|
| Altenrhein | | | |
| 1980 | - | - | - |
| 1981 | - | - | - |
| 1982 | - | - | - |
| 1983 | - | - | - |
| 1984 | - | - | - |
| 1985 | - | - | - |
| 1986 | - | - | - |
| 1987 | - | - | - |
| 1988 | - | - | - |
| 1989 | - | - | - |
| 1990 | - | - | - |
| 1991 | 7 | - | 7 |
| 1992 | 8 | - | 8 |
| 1993 | 28 | - | 28 |
| 1994 | 25 | - | 25 |
| Basel | | | |
| 1980 | 14 872 | 4 385 | 19 257 |
| 1981 | 14 615 | 3 329 | 17 944 |
| 1982 | 11 413 | 3 852 | 15 265 |
| 1983 | 10 592 | 3 063 | 13 655 |
| 1984 | 12 502 | 2 611 | 15 113 |
| 1985 | 9 665 | 2 192 | 11 857 |
| 1986 | 7 016 | 2 737 | 9 753 |
| 1987 | 9 810 | 4 168 | 13 978 |
| 1988 | 13 077 | 5 714 | 18 791 |
| 1989 | 16 751 | 6 979 | 23 730 |
| 1990 | 17 932 | 8 227 | 26 159 |
| 1991 | 15 216 | 9 272 | 24 488 |
| 1992 | 19 476 | 10 310 | 29 786 |
| 1993 | 16 644 | 9 474 | 26 118 |
| 1994 | 14 553 | 11 679 | 26 232 |
| Bern | | | |
| 1980 | 20 | 31 | 51 |
| 1981 | 17 | 11 | 28 |
| 1982 | 10 | 12 | 22 |
| 1983 | 17 | 18 | 35 |
| 1984 | 22 | 18 | 40 |
| 1985 | 28 | 15 | 43 |
| 1986 | 38 | 19 | 57 |
| 1987 | 44 | 29 | 73 |
| 1988 | 59 | 44 | 103 |
| 1989 | 54 | 1 | 55 |
| 1990 | 57 | - | 57 |
| 1991 | 23 | - | 23 |
| 1992 | 40 | 1 | 41 |
| 1993 | 10 | - | 10 |
| 1994 | 25 | 0 | 25 |
| Genève | | | |
| 1980 | 35 515 | 273 | 35 788 |
| 1981 | 32 493 | 213 | 32 706 |
| 1982 | 32 243 | 320 | 32 563 |
| 1983 | 36 261 | 180 | 36 441 |
| 1984 | 43 642 | 190 | 43 832 |
| 1985 | 45 934 | 380 | 46 314 |
| 1986 | 44 782 | 401 | 45 183 |
| 1987 | 47 311 | 606 | 47 917 |
| 1988 | 51 195 | 1 312 | 52 507 |
| 1989 | 52 041 | 1 744 | 53 785 |
| 1990 | 54 245 | 1 628 | 55 873 |
| 1991 | 48 554 | 1 919 | 50 473 |
| 1992 | 51 707 | 1 783 | 53 490 |
| 1993 | 55 069 | 2 114 | 57 183 |
| 1994 | 63 440 | 2 822 | 66 263 |

| | Linien- verkehr <i>Trafic de lignes</i> | Nichtlinien- verkehr <i>Trafic hors des lignes</i> | Total <i>Total</i> |
|---------------|---|--|-----------------------|
| Lugano | | | |
| 1980 | - | 44 | 44 |
| 1981 | - | 6 | 6 |
| 1982 | 6 | - | 6 |
| 1983 | 25 | - | 25 |
| 1984 | 95 | 2 | 97 |
| 1985 | 127 | 1 | 128 |
| 1986 | 171 | - | 171 |
| 1987 | 155 | 15 | 170 |
| 1988 | 174 | - | 174 |
| 1989 | 251 | - | 251 |
| 1990 | 296 | 1 | 297 |
| 1991 | 513 | - | 513 |
| 1992 | 665 | 1 | 666 |
| 1993 | 587 | - | 587 |
| 1994 | 676 | - | 676 |
| Sion | | | |
| 1980 | - | 233 | 233 |
| 1981 | - | 123 | 123 |
| 1982 | - | 36 | 36 |
| 1983 | - | 30 | 30 |
| 1984 | - | 26 | 26 |
| 1985 | - | 41 | 41 |
| 1986 | - | - | - |
| 1987 | - | 27 | 27 |
| 1988 | - | 9 | 9 |
| 1989 | - | - | - |
| 1990 | - | - | - |
| 1991 | - | - | - |
| 1992 | 14 | - | 14 |
| 1993 | 4 | - | 4 |
| 1994 | - | - | - |
| Zürich | | | |
| 1980 | 151 822 | 4 878 | 156 700 |
| 1981 | 159 354 | 2 635 | 161 989 |
| 1982 | 165 714 | 2 294 | 168 008 |
| 1983 | 176 808 | 2 962 | 179 770 |
| 1984 | 201 240 | 3 537 | 204 777 |
| 1985 | 208 075 | 2 668 | 210 743 |
| 1986 | 218 091 | 2 495 | 220 586 |
| 1987 | 228 304 | 1 152 | 229 456 |
| 1988 | 240 571 | 952 | 241 523 |
| 1989 | 257 564 | 797 | 258 361 |
| 1990 | 254 378 | 1 195 | 255 573 |
| 1991 | 247 025 | 1 418 | 248 443 |
| 1992 | 269 783 | 1 486 | 271 269 |
| 1993 | 290 054 | 1 467 | 291 521 |
| 1994 | 317 796 | 2 214 | 320 010 |

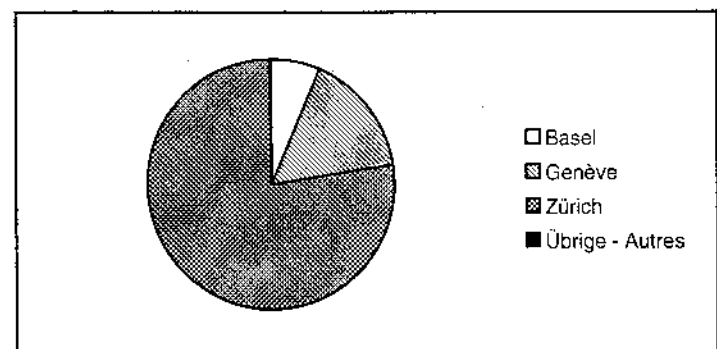
16. Frachtverkehr nach Flughäfen
Trafic de fret par aéroport

Eigenverkehr in Tonnen
Trafic local en tonnes



Linienverkehr
Trafic de lignes

Nichtlinienverkehr
Trafic hors des lignes



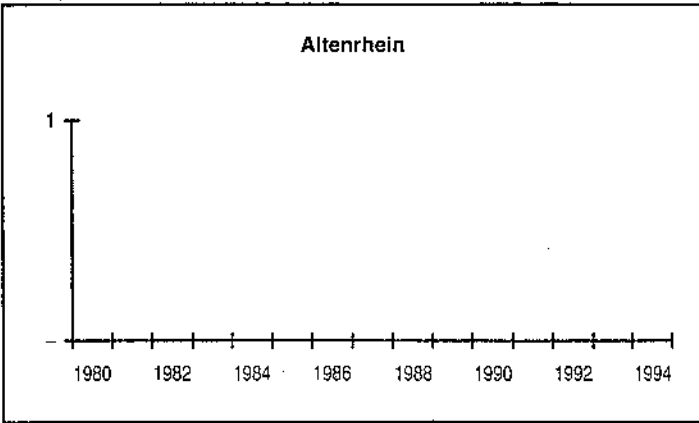
17. Postverkehr nach Flughäfen
Trafic postal par aéroport

| | Linien- verkehr <i>Trafic de lignes</i> | Nichtlinien- verkehr <i>Trafic hors des lignes</i> | Total <i>Total</i> |
|-------------------|---|--|-----------------------|
| Altenrhein | | | |
| 1980 | - | - | - |
| 1981 | - | - | - |
| 1982 | - | - | - |
| 1983 | - | - | - |
| 1984 | - | - | - |
| 1985 | - | - | - |
| 1986 | - | - | - |
| 1987 | - | - | - |
| 1988 | - | - | - |
| 1989 | - | - | - |
| 1990 | - | - | - |
| 1991 | - | - | - |
| 1992 | - | - | - |
| 1993 | - | - | - |
| 1994 | - | - | - |
| Basel | | | |
| 1980 | 3 169 | 11 | 3 180 |
| 1981 | 3 088 | 4 | 3 092 |
| 1982 | 2 093 | 8 | 2 101 |
| 1983 | 1 929 | 4 | 1 933 |
| 1984 | 1 985 | 7 | 1 992 |
| 1985 | 2 242 | 7 | 2 249 |
| 1986 | 2 708 | 86 | 2 794 |
| 1987 | 2 467 | 157 | 2 624 |
| 1988 | 2 556 | 207 | 2 763 |
| 1989 | 2 620 | 293 | 2 913 |
| 1990 | 2 613 | 195 | 2 808 |
| 1991 | 2 132 | 209 | 2 341 |
| 1992 | 2 136 | 8 | 2 144 |
| 1993 | 2 313 | 0 | 2 314 |
| 1994 | 2 808 | 0 | 2 808 |
| Bern | | | |
| 1980 | - | - | - |
| 1981 | - | - | - |
| 1982 | - | - | - |
| 1983 | - | - | - |
| 1984 | 37 | - | 37 |
| 1985 | 47 | - | 47 |
| 1986 | 51 | - | 51 |
| 1987 | 51 | - | 51 |
| 1988 | 51 | - | 51 |
| 1989 | 55 | - | 55 |
| 1990 | 11 | - | 11 |
| 1991 | - | - | - |
| 1992 | - | - | - |
| 1993 | - | - | - |
| 1994 | - | - | - |
| Genève | | | |
| 1980 | 6 271 | 3 | 6 274 |
| 1981 | 7 037 | 6 | 7 043 |
| 1982 | 7 465 | 3 | 7 468 |
| 1983 | 8 320 | 4 | 8 324 |
| 1984 | 8 455 | 4 | 8 459 |
| 1985 | 8 926 | 7 | 8 933 |
| 1986 | 8 888 | 5 | 8 893 |
| 1987 | 9 150 | 2 | 9 152 |
| 1988 | 8 857 | 2 | 8 859 |
| 1989 | 9 403 | 3 | 9 406 |
| 1990 | 10 005 | 6 | 10 011 |
| 1991 | 9 192 | 16 | 9 208 |
| 1992 | 8 742 | 4 | 8 746 |
| 1993 | 8 131 | 5 | 8 136 |
| 1994 | 8 594 | 4 | 8 598 |

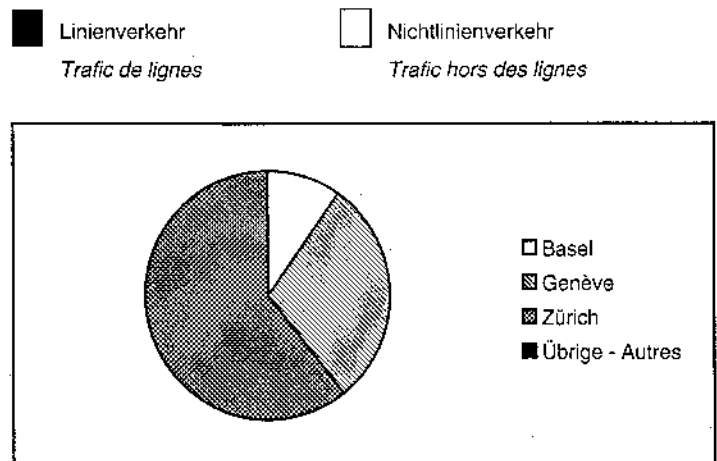
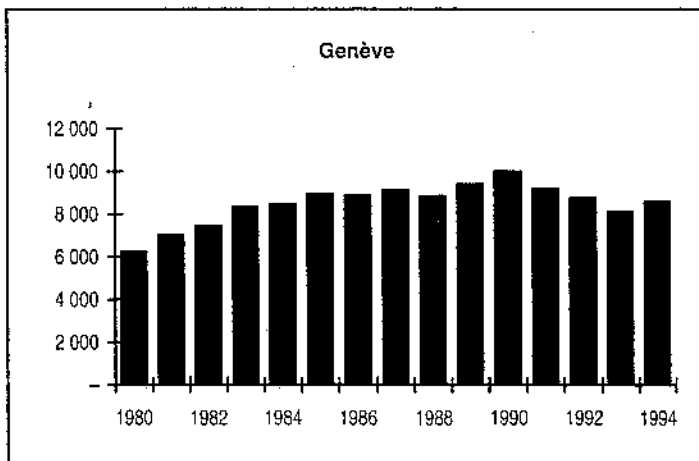
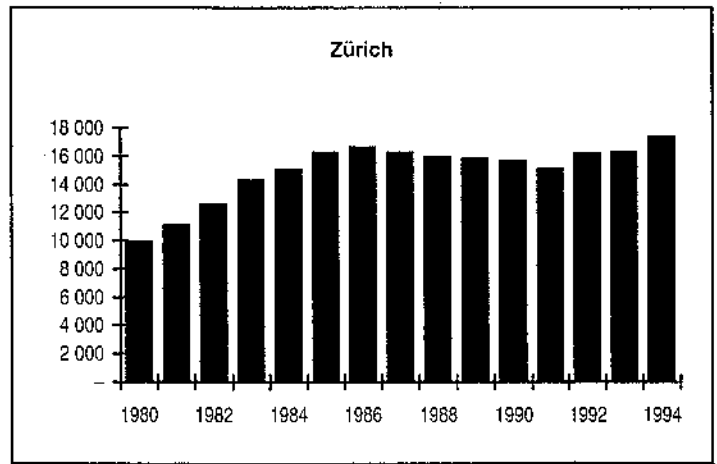
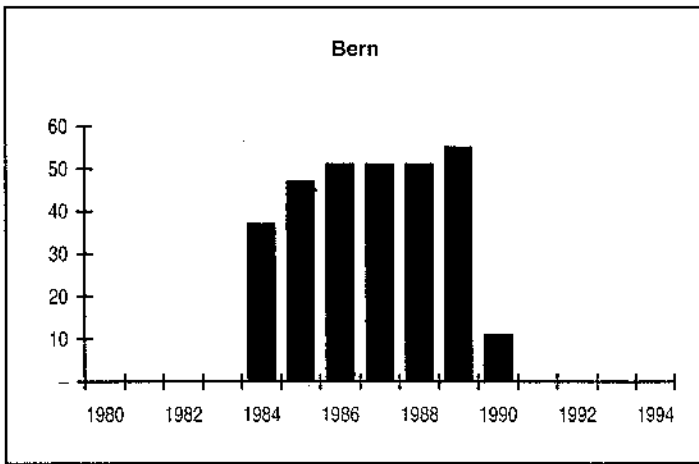
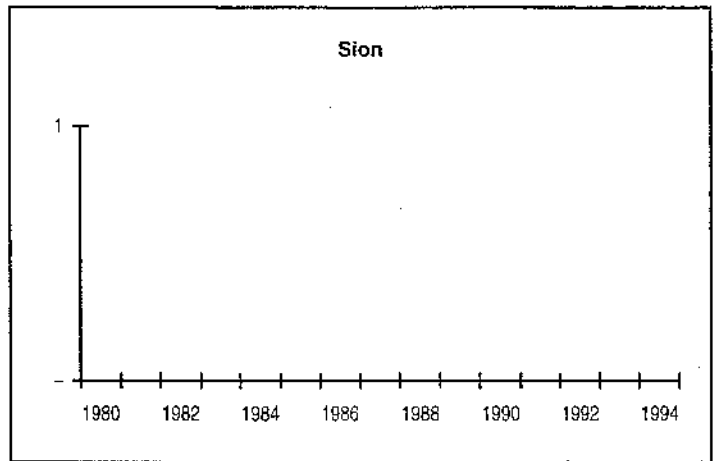
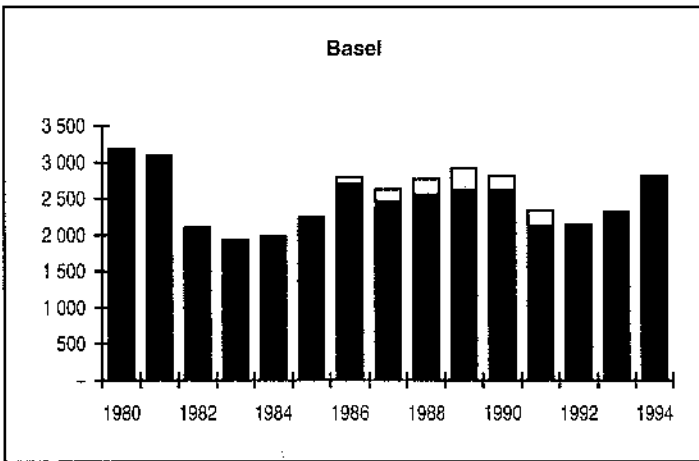
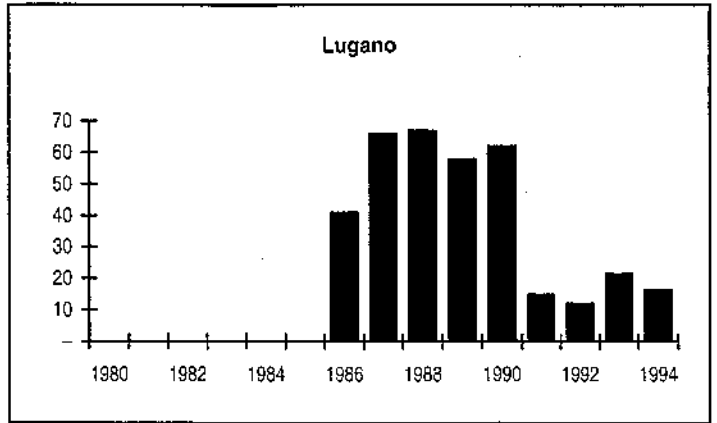
Eigenverkehr in Tonnen
Trafic local en tonnes

| | Linien- verkehr <i>Trafic de lignes</i> | Nichtlinien- verkehr <i>Trafic hors des lignes</i> | Total <i>Total</i> |
|---------------|---|--|-----------------------|
| Lugano | | | |
| 1980 | - | - | - |
| 1981 | - | - | - |
| 1982 | - | - | - |
| 1983 | - | - | - |
| 1984 | - | - | - |
| 1985 | - | - | - |
| 1986 | 41 | - | 41 |
| 1987 | 66 | - | 66 |
| 1988 | 67 | - | 67 |
| 1989 | 58 | - | 58 |
| 1990 | 62 | - | 62 |
| 1991 | 15 | - | 15 |
| 1992 | 12 | - | 12 |
| 1993 | 22 | - | 22 |
| 1994 | 16 | - | 16 |
| Sion | | | |
| 1980 | - | - | - |
| 1981 | - | - | - |
| 1982 | - | - | - |
| 1983 | - | - | - |
| 1984 | - | - | - |
| 1985 | - | - | - |
| 1986 | - | - | - |
| 1987 | - | - | - |
| 1988 | - | - | - |
| 1989 | - | - | - |
| 1990 | - | - | - |
| 1991 | - | - | - |
| 1992 | - | - | - |
| 1993 | - | - | - |
| 1994 | - | - | - |
| Zürich | | | |
| 1980 | 9 886 | 10 | 9 896 |
| 1981 | 11 090 | 9 | 11 099 |
| 1982 | 12 593 | 8 | 12 601 |
| 1983 | 14 294 | 13 | 14 307 |
| 1984 | 15 078 | 17 | 15 095 |
| 1985 | 16 236 | 27 | 16 263 |
| 1986 | 16 590 | 30 | 16 620 |
| 1987 | 16 265 | 8 | 16 273 |
| 1988 | 15 944 | 4 | 15 948 |
| 1989 | 15 822 | 10 | 15 832 |
| 1990 | 15 669 | 6 | 15 675 |
| 1991 | 15 116 | 12 | 15 128 |
| 1992 | 16 232 | 6 | 16 238 |
| 1993 | 16 296 | 7 | 16 303 |
| 1994 | 17 408 | 3 | 17 411 |

17. Postverkehr nach Flughäfen
Trafic postal par aéroport



Eigenverkehr in Tonnen
Trafic local en tonnes



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

Europa und Afrika
Europe et Afrique

| Zahlende Passagiere (nur Abflug) | Total Schweiz ¹ <i>Total Suisse ¹</i> | | Basel | | Genève | | Zürich | | Passagers payants (départs seulement) |
|-------------------------------------|--|------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--|
| | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | |
| Linienverkehr | 7 335 906 | 7 876 880 | 591 622 | 601 401 | 2 109 349 | 2 162 525 | 4 514 582 | 4 971 754 | Trafic de lignes |
| Europa | 5 376 113 | 5 751 325 | 548 355 | 559 215 | 1 618 608 | 1 658 181 | 3 101 247 | 3 405 382 | Europe |
| Albanien | 13 518 | 15 740 | 35 | 64 | 447 | 286 | 12 992 | 15 363 | Albanie |
| Belgien | 189 246 | 189 759 | 18 292 | 16 782 | 89 085 | 88 089 | 74 905 | 78 683 | Belgique |
| Bulgarien | 22 506 | 21 821 | 306 | 230 | 2 021 | 1 223 | 20 048 | 20 211 | Bulgarie |
| Dänemark | 88 969 | 108 212 | 2 593 | 3 034 | 30 222 | 36 701 | 55 514 | 67 874 | Danemark |
| Deutschland | 808 073 | 835 019 | 77 510 | 69 035 | 129 560 | 121 462 | 584 030 | 625 999 | Allemagne |
| Finnland | 56 500 | 61 024 | 1 528 | 1 500 | 10 515 | 12 243 | 44 243 | 47 092 | Finlande |
| Frankreich | 899 132 | 944 094 | 278 657 | 302 726 | 340 758 | 358 398 | 261 816 | 264 319 | France |
| Griechenland | 128 664 | 141 758 | 2 779 | 1 342 | 40 551 | 41 535 | 84 882 | 98 429 | Grèce |
| Grossbritannien | 965 005 | 994 009 | 82 331 | 86 048 | 392 478 | 398 002 | 481 765 | 494 980 | Grande-Bretagne |
| Holland | 237 001 | 278 121 | 28 886 | 31 338 | 72 112 | 76 977 | 134 232 | 165 960 | Hollande |
| Irland | 31 164 | 42 786 | 1 765 | 1 880 | 4 222 | 3 520 | 25 035 | 36 975 | Irlande |
| Italien | 386 996 | 444 911 | 7 126 | 5 600 | 99 238 | 102 999 | 251 138 | 303 086 | Italie |
| Jugoslawien | - | 8 587 | - | 31 | - | 153 | - | 8 359 | Yougoslavie |
| Kroatien | 20 436 | 35 301 | 613 | 131 | 1 907 | 1 364 | 17 816 | 33 744 | Croatie |
| Luxemburg | 29 440 | 34 282 | 103 | 73 | 12 292 | 12 920 | 16 002 | 20 135 | Luxembourg |
| Malta | 29 602 | 33 258 | 414 | 325 | 4 773 | 4 580 | 24 301 | 28 255 | Malte |
| Norwegen | 49 737 | 56 930 | 1 170 | 878 | 10 137 | 9 067 | 38 250 | 46 753 | Norvège |
| Österreich | 305 488 | 310 605 | 10 244 | 11 274 | 36 464 | 35 211 | 242 218 | 241 284 | Autriche |
| Polen | 43 120 | 43 055 | 1 098 | 715 | 10 069 | 7 009 | 31 459 | 34 902 | Pologne |
| Portugal | 148 196 | 171 116 | 3 306 | 1 703 | 73 959 | 85 917 | 70 331 | 82 993 | Portugal |
| Rumänien | 26 236 | 35 238 | 368 | 322 | 1 905 | 1 838 | 23 848 | 32 877 | Roumanie |
| Russ. Föderation | 58 374 | 80 062 | 1 542 | 598 | 12 982 | 20 795 | 43 151 | 57 447 | Féd. de Russie |
| Schweden | 123 164 | 141 481 | 2 720 | 2 291 | 35 372 | 38 750 | 84 385 | 99 783 | Suède |
| Slowakei | 3 273 | 4 843 | 41 | 20 | 116 | 64 | 3 098 | 4 722 | Slovaquie |
| Slowenien | 16 744 | 20 031 | 157 | 138 | 611 | 491 | 15 923 | 19 332 | Slovénie |
| Spanien | 384 481 | 367 109 | 15 353 | 14 599 | 159 992 | 150 301 | 207 036 | 200 182 | Espagne |
| Tschechien | 64 536 | 83 136 | 944 | 929 | 10 426 | 13 497 | 52 562 | 68 196 | Tchéquie |
| Türkei | 123 102 | 127 984 | 6 494 | 4 272 | 22 727 | 21 250 | 93 289 | 102 018 | Turquie |
| Ukraine | 8 557 | 11 489 | 129 | 216 | 819 | 1 262 | 7 530 | 9 901 | Ukraine |
| Ungarn | 92 557 | 100 766 | 1 508 | 938 | 9 073 | 9 933 | 81 413 | 89 286 | Hongrie |
| Übrige Länder | 22 296 | 8 799 | 343 | 181 | 3 775 | 2 343 | 18 035 | 6 241 | Autres pays |
| Afrika | 340 444 | 367 048 | 7 014 | 11 311 | 153 456 | 162 956 | 178 108 | 191 138 | Afrique |
| Ägypten | 40 818 | 43 805 | 428 | 4 870 | 17 191 | 17 414 | 22 997 | 21 413 | Egypte |
| Algerien | 21 685 | 16 023 | 1 776 | 2 010 | 15 774 | 11 709 | 4 053 | 2 282 | Algérie |
| Elfenbeinküste | 11 069 | 12 804 | 171 | 222 | 8 787 | 11 146 | 2 041 | 1 411 | Côte d'Ivoire |
| Gabun | 3 535 | 3 111 | 78 | 59 | 2 649 | 2 393 | 797 | 656 | Gabon |
| Gambia | 1 821 | 3 039 | 37 | 40 | 756 | 2 166 | 1 027 | 826 | Gambie |
| Ghana | 11 888 | 13 452 | 106 | 48 | 1 267 | 623 | 10 451 | 12 751 | Ghana |
| Kamerun | 8 430 | 8 990 | 147 | 138 | 3 999 | 5 293 | 4 263 | 3 545 | Cameroun |
| Kanarische Inseln | 3 842 | 3 335 | 32 | 70 | 2 959 | 2 898 | 760 | 235 | Iles Canaries |
| Kenia | 21 160 | 21 692 | 595 | 238 | 3 876 | 2 022 | 16 558 | 19 258 | Kenya |
| Madagaskar | 4 435 | 3 994 | 14 | 44 | 434 | 251 | 3 965 | 3 671 | Madagascar |
| Marokko | 42 574 | 42 524 | 544 | 510 | 30 006 | 31 436 | 11 767 | 10 384 | Maroc |
| Mauritius | 12 399 | 13 621 | 88 | 131 | 6 586 | 7 369 | 5 487 | 5 929 | Ile Maurice |
| Nigeria | 24 028 | 25 639 | 317 | 170 | 1 307 | 887 | 22 340 | 24 511 | Nigéria |
| Senegal | 8 234 | 9 888 | 177 | 168 | 6 134 | 8 145 | 1 911 | 1 535 | Sénégal |
| Seychellen | 2 580 | 4 519 | 6 | 10 | 340 | 378 | 2 210 | 4 090 | Seychelles |
| Südafrika | 37 354 | 42 747 | 813 | 863 | 4 186 | 4 339 | 32 200 | 37 302 | Afrique du Sud |
| Tansania | 6 185 | 8 495 | 40 | 93 | 488 | 503 | 5 620 | 7 872 | Tanzanie |
| Tunesien | 57 915 | 63 623 | 980 | 586 | 36 544 | 41 977 | 20 104 | 20 844 | Tunisie |
| Zaire | 2 037 | 6 611 | 31 | 50 | 1 350 | 4 381 | 651 | 2 166 | Zaire |
| Zimbabwe | 2 299 | 7 006 | 72 | 132 | 524 | 761 | 1 684 | 6 091 | Zimbabwe |
| Übrige Länder | 16 156 | 12 128 | 562 | 860 | 8 299 | 6 853 | 7 222 | 4 367 | Autres pays |

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

Asien, Australien, Amerika
 Asie, Australie, Amérique

| Zahlende Passagiere (nur Abflug) | Total Schweiz ¹ Total Suisse ¹ | | Basel | | Genève | | Zürich | | Passagers payants (départs seulement) |
|-------------------------------------|---|---------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|--|
| | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | |
| Asien | 718 501 | 815 741 | 12 649 | 11 352 | 142 488 | 144 375 | 560 045 | 656 357 | Asie |
| Arabische Emirate | 27 927 | 31 518 | 368 | 416 | 4 816 | 2 720 | 22 600 | 28 186 | Emirats arabes |
| Bahrein | 1 609 | 2 465 | 6 | 38 | 783 | 700 | 817 | 1 717 | Bahrein |
| China | 30 120 | 39 425 | 424 | 597 | 3 251 | 2 554 | 26 214 | 36 046 | Chine |
| Hongkong | 56 049 | 54 821 | 1 409 | 1 291 | 6 051 | 4 320 | 48 220 | 45 833 | Hong Kong |
| Indien | 56 240 | 56 747 | 1 240 | 1 076 | 11 260 | 9 470 | 43 487 | 45 907 | Inde |
| Indonesien | 24 400 | 20 607 | 391 | 257 | 2 265 | 2 460 | 21 717 | 18 050 | Indonésie |
| Iran | 20 635 | 12 138 | 259 | 146 | 6 876 | 4 115 | 13 395 | 7 785 | Iran |
| Israel | 113 390 | 123 002 | 2 229 | 1 213 | 18 564 | 30 053 | 92 389 | 91 419 | Israël |
| Japan | 81 285 | 93 541 | 1 508 | 1 329 | 25 450 | 26 790 | 54 042 | 65 212 | Japon |
| Jordanien | 4 471 | 5 042 | 60 | 109 | 3 618 | 4 203 | 770 | 706 | Jordanie |
| Kasachstan | 340 | 838 | 5 | 32 | 226 | 523 | 103 | 283 | Kazakhstan |
| Kuwait | 5 834 | 5 259 | 35 | 46 | 5 140 | 4 916 | 656 | 291 | Koweït |
| Libanon | 11 176 | 13 802 | 38 | 119 | 6 722 | 7 282 | 4 402 | 6 360 | Liban |
| Malaysia | 18 047 | 20 470 | 230 | 138 | 1 002 | 978 | 16 773 | 19 327 | Malaisie |
| Malediven | 4 446 | 3 350 | 109 | 1 | 76 | 23 | 4 146 | 3 227 | Maldives |
| Nepal | 1 515 | 1 412 | 29 | 28 | 556 | 649 | 929 | 735 | Népal |
| Oman | 1 179 | 3 767 | 49 | 91 | 183 | 240 | 939 | 3 343 | Oman |
| Pakistan | 9 366 | 11 996 | 127 | 125 | 1 118 | 1 071 | 8 089 | 10 768 | Pakistan |
| Philippinen | 10 480 | 11 224 | 272 | 463 | 1 741 | 1 780 | 8 459 | 8 954 | Philippines |
| Saudiarabien | 32 194 | 29 406 | 296 | 234 | 15 509 | 12 108 | 16 248 | 16 880 | Arabie saoudite |
| Singapur | 43 796 | 58 032 | 604 | 767 | 4 419 | 3 860 | 38 452 | 53 024 | Singapour |
| Sri Lanka | 8 168 | 10 842 | 45 | 28 | 1 075 | 1 289 | 6 969 | 9 419 | Sri Lanka |
| Südkorea | 14 119 | 25 034 | 300 | 214 | 2 678 | 1 759 | 11 064 | 22 991 | Corée du Sud |
| Syrien | 2 333 | 2 553 | 52 | 106 | 1 556 | 1 717 | 720 | 729 | Syrie |
| Taiwan | 6 136 | 7 106 | 159 | 103 | 709 | 722 | 5 267 | 6 281 | Taiwan |
| Thailand | 76 300 | 85 484 | 1 855 | 1 968 | 11 916 | 10 316 | 61 836 | 72 538 | Thaïlande |
| Vietnam | 1 722 | 3 292 | 32 | 75 | 848 | 1 592 | 836 | 1 623 | Vietnam |
| Zypern | 51 726 | 75 615 | 456 | 234 | 2 884 | 5 012 | 48 280 | 70 245 | Chypre |
| Übrige Länder | 3 498 | 6 755 | 62 | 108 | 1 196 | 1 151 | 2 226 | 5 478 | Autres pays |
| Australien | 20 461 | 21 032 | 811 | 654 | 3 708 | 3 686 | 15 935 | 16 682 | Australie |
| Ozeanien | 3 784 | 4 770 | 83 | 86 | 463 | 585 | 3 228 | 4 095 | Océanie |
| Nordamerika | 757 998 | 796 233 | 19 196 | 16 809 | 163 180 | 163 391 | 569 077 | 609 408 | Amérique du Nord |
| Kanada | 89 165 | 100 273 | 1 987 | 2 527 | 17 412 | 17 438 | 69 275 | 79 764 | Canada |
| Mexiko | 10 365 | 9 187 | 368 | 495 | 4 020 | 4 166 | 5 941 | 4 459 | Mexique |
| USA | 658 468 | 686 773 | 16 841 | 13 787 | 141 748 | 141 786 | 493 861 | 525 184 | Etats-Unis |
| Zentralamerika | 39 187 | 34 597 | 2 174 | 366 | 9 678 | 11 573 | 27 116 | 22 395 | Amérique centrale |
| Festland | 3 178 | 2 469 | 68 | 43 | 1 078 | 1 158 | 2 030 | 1 264 | Continent |
| Inseln | 36 009 | 32 128 | 2 106 | 323 | 8 600 | 10 414 | 25 086 | 21 131 | Iles |
| Südamerika | 79 418 | 86 135 | 1 340 | 1 608 | 17 768 | 17 778 | 59 826 | 66 298 | Amérique du Sud |
| Argentinien | 16 094 | 17 500 | 296 | 304 | 3 739 | 3 430 | 11 897 | 13 669 | Argentine |
| Bolivien | 288 | 207 | 9 | 17 | 112 | 76 | 166 | 114 | Bolivie |
| Brasilien | 39 569 | 44 931 | 553 | 615 | 7 234 | 6 839 | 31 531 | 37 169 | Brésil |
| Chile | 4 752 | 5 020 | 83 | 109 | 1 408 | 1 653 | 3 256 | 3 255 | Chili |
| Ecuador | 2 236 | 1 785 | 34 | 28 | 609 | 626 | 1 589 | 1 121 | Equateur |
| Kolumbien | 3 509 | 4 186 | 138 | 210 | 1 506 | 1 830 | 1 852 | 2 131 | Colombie |
| Peru | 3 046 | 2 661 | 27 | 63 | 1 232 | 1 307 | 1 783 | 1 287 | Pérou |
| Uruguay | 815 | 691 | 20 | 10 | 479 | 482 | 315 | 199 | Uruguay |
| Venezuela | 8 565 | 8 815 | 97 | 168 | 1 305 | 1 442 | 7 123 | 7 191 | Venezuela |
| Übrige Länder | 544 | 341 | 83 | 85 | 144 | 91 | 314 | 165 | Autres pays |

¹ Passagiere einmal gezählt

¹ Passagers comptés une fois

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

¹ Passagiere einmal gezählt
¹ Passagers comptés une fois

| Zahlende Passagiere (nur Abflug) | Total Schweiz ¹ Total Suisse ¹ | | Basel | | Genève | | Zürich | | Passagers payants (départs seulement) |
|-------------------------------------|---|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--|
| | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | |
| Total | 1 322 690 | 1 559 132 | 328 952 | 329 812 | 230 926 | 233 302 | 754 377 | 989 665 | Total |
| Europa | 901 036 | 1 025 658 | 203 799 | 204 829 | 209 375 | 206 410 | 479 621 | 608 069 | Europe |
| Belgien | 1 022 | 1 464 | 440 | 517 | 419 | 650 | 163 | 297 | Belgique |
| Bulgarien | 2 748 | 2 697 | 236 | 267 | 2 | 206 | 2 510 | 2 224 | Bulgarie |
| Dänemark | 299 | 2 239 | - | - | 98 | 1 995 | 201 | 244 | Danemark |
| Deutschland | 10 060 | 10 369 | 1 899 | 511 | 820 | 1 484 | 7 258 | 8 225 | Allemagne |
| Finnland | 3 828 | 1 297 | 871 | - | 748 | - | 2 209 | 1 297 | Finlande |
| Frankreich | 13 677 | 19 321 | 4 209 | 6 352 | 3 141 | 3 723 | 6 099 | 8 081 | France |
| Griechenland | 157 070 | 203 927 | 62 247 | 56 517 | 8 916 | 9 136 | 85 507 | 138 007 | Grèce |
| Grossbritannien | 177 979 | 183 688 | 1 952 | 569 | 122 929 | 110 490 | 53 098 | 72 601 | Grande-Bretagne |
| Holland | 1 659 | 2 911 | 514 | 279 | 225 | 463 | 920 | 1 974 | Hollande |
| Irland | 4 556 | 4 543 | 975 | - | 1 122 | 2 175 | 2 459 | 2 368 | Irlande |
| Island | 1 381 | 1 166 | - | 56 | - | 43 | 1 381 | 1 067 | Islande |
| Italien | 30 705 | 43 786 | 7 503 | 7 618 | 3 702 | 9 592 | 16 602 | 24 884 | Italie |
| Jugoslawien | - | 4 420 | - | - | - | 267 | - | 4 153 | Yougoslavie |
| Luxemburg | 335 | 602 | 335 | 417 | - | 162 | - | 23 | Luxembourg |
| Malta | 1 978 | 2 405 | 1 200 | 963 | - | - | 778 | 1 442 | Malte |
| Mazedonien | 110 097 | 114 081 | 10 305 | 6 325 | 9 460 | 6 963 | 90 332 | 100 793 | Macedonie |
| Norwegen | 2 068 | 2 576 | 590 | 1 340 | 1 397 | 647 | 81 | 589 | Norvège |
| Österreich | 3 579 | 6 788 | 322 | - | 210 | 142 | 3 018 | 6 600 | Autriche |
| Polen | 14 | 778 | - | 308 | 14 | 188 | - | 282 | Pologne |
| Portugal | 48 004 | 57 251 | 12 566 | 11 709 | 16 722 | 18 255 | 16 336 | 25 726 | Portugal |
| Russ. Föderation | 3 243 | 5 233 | - | - | 375 | 566 | 2 858 | 4 667 | Féd. de Russie |
| Schweden | 7 243 | 3 123 | - | 22 | 7 029 | 2 739 | 214 | 362 | Suède |
| Slowenien | 158 | 687 | 103 | 101 | - | 165 | 55 | 325 | Slovénie |
| Spanien | 226 337 | 266 968 | 70 585 | 80 338 | 30 179 | 34 240 | 123 360 | 151 239 | Espagne |
| Tschechien | 1 876 | 3 821 | 299 | 387 | 128 | 135 | 1 449 | 3 299 | Tchéquie |
| Türkei | 80 504 | 69 291 | 26 231 | 29 826 | 1 469 | 1 756 | 52 804 | 37 709 | Turquie |
| Ukraine | 3 478 | 4 799 | 256 | 37 | 4 | 33 | 3 218 | 4 729 | Ukraine |
| Ungarn | 3 925 | 4 867 | 109 | - | 253 | 90 | 3 563 | 4 777 | Hongrie |
| Übrige Länder | 3 213 | 560 | 52 | 370 | 13 | 105 | 3 148 | 85 | Autres pays |
| Afrika | 288 485 | 337 184 | 106 670 | 111 194 | 18 247 | 23 511 | 163 374 | 202 476 | Afrique |
| Ägypten | 11 950 | 6 971 | 4 120 | 2 029 | 201 | 83 | 7 629 | 4 859 | Egypte |
| Algerien | 2 260 | 614 | 2 219 | 513 | - | 101 | 41 | - | Algérie |
| Kanarische Inseln | 181 274 | 215 403 | 53 496 | 56 022 | 9 235 | 15 831 | 118 543 | 143 550 | Iles Canaries |
| Kenia | 37 824 | 42 436 | 23 459 | 22 234 | 110 | - | 14 255 | 20 202 | Kenya |
| Marokko | 6 332 | 7 602 | 412 | 5 082 | 2 007 | 1 173 | 3 719 | 1 347 | Maroc |
| Tschad | - | 350 | - | 350 | - | - | - | - | Tchad |
| Tunesien | 48 282 | 63 453 | 22 865 | 24 833 | 6 669 | 6 268 | 18 748 | 32 349 | Tunisie |
| Übrige Länder | 563 | 355 | 99 | 131 | 25 | 55 | 439 | 169 | Autres pays |
| Asien | 73 997 | 108 986 | 8 140 | 6 312 | 1 510 | 1 247 | 64 347 | 101 427 | Asie |
| Arabische Emirate | 7 | 235 | - | - | - | - | 7 | 235 | Emirats arabes |
| Indien | 2 519 | 2 843 | - | - | 52 | - | 2 467 | 2 843 | Inde |
| Indonesien | 1 681 | 11 053 | - | - | - | - | 1 681 | 11 053 | Indonésie |
| Israel | 24 855 | 39 138 | 1 339 | 492 | 171 | 233 | 23 345 | 38 413 | Israël |
| Malediven | 12 648 | 15 705 | - | - | - | - | 12 648 | 15 705 | Maldives |
| Saudiarabien | 564 | 981 | - | - | 564 | 981 | - | - | Arabie saoudite |
| Sri Lanka | 7 520 | 7 070 | - | - | - | - | 7 520 | 7 070 | Sri Lanka |
| Thailand | 2 582 | 4 213 | - | - | 2 | - | 2 580 | 4 213 | Thaïlande |
| Zypern | 20 501 | 27 473 | 6 735 | 5 820 | 467 | - | 13 299 | 21 653 | Chypre |
| Übrige Länder | 1 120 | 275 | 66 | - | 254 | 33 | 800 | 242 | Autres pays |
| Australien | - | - | - | - | - | - | - | - | Australie |
| Nordamerika | 35 367 | 44 870 | 10 343 | 6 941 | 1 794 | 2 134 | 23 230 | 35 795 | Amérique du Nord |
| Kanada | 6 643 | 8 716 | 5 706 | 6 941 | 937 | 91 | - | 1 684 | Canada |
| Mexiko | 5 492 | 1 749 | 4 632 | - | - | - | 860 | 1 749 | Mexique |
| USA | 23 232 | 34 405 | 5 | - | 857 | 2 043 | 22 370 | 32 362 | Etats-Unis |
| Zentralamerika | 22 942 | 42 434 | - | 536 | - | 0 | 22 942 | 41 898 | Amérique centrale |
| Südamerika | 863 | - | - | - | - | - | 863 | - | Amérique du Sud |

20 A. Luftfrachtverkehr nach Herkunfts- und Bestimmungsländern
Trafic de fret d'après les pays d'origine et de destination

gemäss Frachtmanifest
 selon le manifeste de marchandises

| | Ankunft in Tonnen brutto <i>Arrivée en tonnes brut</i> | | Abflug in Tonnen brutto <i>Départ en tonnes brut</i> | | Total in Tonnen brutto <i>Total en tonnes brut</i> | | |
|-------------------------|---|--------|---|---------|---|---------|-----------------|
| | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | |
| Total | 89 428 | 91 328 | 93 961 | 102 300 | 183 389 | 193 628 | Total |
| Europa | 21 482 | 22 248 | 21 726 | 21 019 | 43 207 | 43 267 | Europe |
| Albanien | 8 | 9 | 36 | 38 | 43 | 47 | Albanie |
| Belgien | 3 310 | 4 018 | 2 412 | 2 800 | 5 722 | 6 819 | Belgique |
| Bulgarien | 94 | 128 | 998 | 1 034 | 1 092 | 1 162 | Bulgarie |
| Dänemark | 207 | 203 | 258 | 273 | 465 | 476 | Danemark |
| Deutschland | 4 450 | 4 294 | 3 363 | 3 804 | 7 813 | 8 098 | Allemagne |
| Finnland | 214 | 208 | 294 | 317 | 508 | 524 | Finlande |
| Frankreich | 2 274 | 2 310 | 1 172 | 1 201 | 3 446 | 3 510 | France |
| Griechenland | 579 | 561 | 876 | 875 | 1 456 | 1 437 | Grèce |
| Grossbritannien | 3 699 | 3 189 | 2 837 | 2 627 | 6 536 | 5 816 | Grande-Bretagne |
| Holland | 979 | 1 055 | 2 131 | 857 | 3 110 | 1 912 | Hollande |
| Irland | 361 | 273 | 222 | 192 | 584 | 465 | Irlande |
| Italien | 756 | 741 | 515 | 446 | 1 271 | 1 187 | Italie |
| Jugoslawien | 8 | 24 | 114 | 192 | 121 | 215 | Yougoslavie |
| Kroatien | 84 | 65 | 97 | 139 | 181 | 205 | Croatie |
| Litauen | 1 | 6 | 18 | 49 | 20 | 55 | Lituanie |
| Malta | 336 | 401 | 141 | 152 | 477 | 554 | Malte |
| Norwegen | 134 | 124 | 230 | 248 | 364 | 372 | Norvège |
| Österreich | 384 | 382 | 681 | 659 | 1 064 | 1 042 | Autriche |
| Polen | 88 | 88 | 289 | 294 | 377 | 382 | Pologne |
| Portugal | 729 | 799 | 624 | 558 | 1 353 | 1 357 | Portugal |
| Rumänien | 30 | 412 | 173 | 216 | 203 | 628 | Roumanie |
| Russ. Föderation | 96 | 237 | 606 | 571 | 702 | 808 | Féd. de Russie |
| Schweden | 295 | 288 | 503 | 581 | 798 | 869 | Suède |
| Slowenien | 23 | 25 | 73 | 88 | 96 | 113 | Slovenie |
| Spanien | 952 | 880 | 1 100 | 1 123 | 2 052 | 2 003 | Espagne |
| Tschechien | 46 | 89 | 279 | 271 | 325 | 360 | Tchéquie |
| Türkei | 1 224 | 1 280 | 1 240 | 812 | 2 464 | 2 092 | Turquie |
| Ukraine | 18 | 32 | 131 | 272 | 149 | 304 | Ukraine |
| Ungarn | 63 | 69 | 196 | 217 | 259 | 287 | Hongrie |
| Übrige Länder | 41 | 58 | 115 | 111 | 157 | 169 | Autres pays |
| Afrika | 9 197 | 10 393 | 6 715 | 6 742 | 15 912 | 17 135 | Afrique |
| Ägypten | 1 054 | 913 | 803 | 839 | 1 857 | 1 752 | Egypte |
| Algerien | 20 | 23 | 185 | 195 | 206 | 218 | Algérie |
| Angola | 3 | 4 | 36 | 106 | 39 | 110 | Angola |
| Efenbeinküste | 760 | 515 | 222 | 188 | 983 | 703 | Côte d'Ivoire |
| Ghana | 1 796 | 2 075 | 109 | 96 | 1 906 | 2 172 | Ghana |
| Kamerun | 139 | 174 | 49 | 35 | 188 | 209 | Cameroun |
| Kanarische Inseln | 601 | 621 | 141 | 137 | 742 | 758 | Iles Canaries |
| Kenia | 1 096 | 1 119 | 286 | 273 | 1 383 | 1 392 | Kenya |
| Madagaskar | 65 | 36 | 80 | 98 | 146 | 133 | Madagascar |
| Mali | 7 | 6 | 119 | 119 | 126 | 125 | Mali |
| Marokko | 646 | 912 | 345 | 518 | 990 | 1 430 | Maroc |
| Mauritius | 254 | 249 | 500 | 447 | 754 | 696 | Ile Maurice |
| Nigeria | 30 | 29 | 249 | 199 | 279 | 228 | Nigéria |
| Rwanda | 50 | 24 | 41 | 101 | 90 | 125 | Rwanda |
| Senegal | 124 | 200 | 341 | 56 | 464 | 256 | Sénégal |
| Südafrika | 1 948 | 2 592 | 1 722 | 1 735 | 3 670 | 4 328 | Afrique du Sud |
| Tansania | 22 | 29 | 92 | 113 | 114 | 143 | Tanzanie |
| Tunesien | 153 | 168 | 319 | 333 | 471 | 501 | Tunisie |
| Uganda | 67 | 89 | 71 | 82 | 138 | 171 | Ouganda |
| Zaire | 4 | 14 | 44 | 91 | 48 | 105 | Zaire |
| Zimbabwe | 146 | 427 | 172 | 186 | 317 | 613 | Zimbabwe |
| Übrige Länder | 211 | 173 | 789 | 794 | 1 000 | 967 | Autres pays |

20 B. Luftfrachtverkehr nach Herkunfts- und Bestimmungsländern
Trafic de fret d'après les pays d'origine et de destination

gemäss Frachtmanifest
 selon le manifeste de marchandises

| | Ankunft in Tonnen brutto <i>Arrivée en tonnes brut</i> | | Abflug in Tonnen brutto <i>Départ en tonnes brut</i> | | Total in Tonnen brutto <i>Total en tonnes brut</i> | | |
|-----------------------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|--------------------------|
| | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | |
| Asien | 26 498 | 25 757 | 35 446 | 39 864 | 61 944 | 65 621 | Asie |
| Arabische Emirate | 1 184 | 1 105 | 2 149 | 2 335 | 3 333 | 3 440 | Emirats arabes |
| Bahrein | 23 | 65 | 376 | 310 | 399 | 375 | Bahrein |
| Bangladesh | 48 | 60 | 109 | 74 | 157 | 134 | Bangladesh |
| China | 565 | 567 | 626 | 760 | 1 191 | 1 327 | Chine |
| Hongkong | 5 142 | 4 587 | 3 396 | 4 295 | 8 538 | 8 882 | Hong Kong |
| Indien | 3 543 | 2 942 | 1 949 | 2 974 | 5 492 | 5 916 | Inde |
| Indonesien | 424 | 368 | 425 | 504 | 848 | 872 | Indonésie |
| Iran | 725 | 671 | 418 | 309 | 1 143 | 979 | Iran |
| Israel | 1 872 | 1 942 | 2 576 | 2 566 | 4 448 | 4 508 | Israël |
| Japan | 2 706 | 2 498 | 5 359 | 6 073 | 8 065 | 8 570 | Japon |
| Jordanien | 38 | 47 | 285 | 306 | 323 | 353 | Jordanie |
| Katar | 8 | 5 | 257 | 197 | 264 | 202 | Qatar |
| Kuwait | 122 | 68 | 747 | 666 | 870 | 734 | Koweït |
| Libanon | 111 | 104 | 1 012 | 836 | 1 123 | 941 | Liban |
| Malaysia | 552 | 824 | 1 154 | 1 501 | 1 706 | 2 325 | Malaisie |
| Nepal | 411 | 215 | 58 | 65 | 469 | 280 | Népal |
| Oman | 11 | 27 | 211 | 217 | 222 | 244 | Oman |
| Pakistan | 712 | 673 | 602 | 624 | 1 315 | 1 297 | Pakistan |
| Philippinen | 212 | 219 | 718 | 841 | 930 | 1 060 | Philippines |
| Saudiarabien | 160 | 180 | 2 484 | 1 699 | 2 644 | 1 879 | Arabie saoudite |
| Singapur | 2 326 | 2 883 | 3 332 | 3 973 | 5 658 | 6 857 | Singapour |
| Sri Lanka | 593 | 581 | 219 | 311 | 812 | 892 | Sri Lanka |
| Südkorea | 745 | 941 | 1 914 | 2 726 | 2 659 | 3 667 | Corée du Sud |
| Syrien | 17 | 19 | 81 | 87 | 98 | 106 | Syrie |
| Taiwan | 1 167 | 1 280 | 1 920 | 2 332 | 3 088 | 3 612 | Taiwan |
| Thailand | 2 797 | 2 617 | 2 234 | 2 380 | 5 032 | 4 997 | Thaïlande |
| Usbekistan | 21 | 35 | 109 | 168 | 130 | 203 | Ouzbékistan |
| Vietnam | 67 | 59 | 98 | 116 | 166 | 176 | Vietnam |
| Zypern | 106 | 107 | 228 | 297 | 334 | 404 | Chypre |
| Übrige Länder | 90 | 65 | 399 | 326 | 488 | 391 | Autres pays |
| Australien | 1 704 | 1 600 | 1 750 | 2 513 | 3 454 | 4 113 | Australie |
| Ozeanien | 891 | 884 | 500 | 598 | 1 391 | 1 482 | Océanie |
| Nordamerika | 25 884 | 27 067 | 23 141 | 25 786 | 49 024 | 52 853 | Amérique du Nord |
| Kanada | 2 412 | 2 462 | 2 470 | 2 635 | 4 882 | 5 097 | Canada |
| Mexiko | 201 | 129 | 953 | 953 | 1 154 | 1 082 | Mexique |
| USA | 23 270 | 24 476 | 19 718 | 22 198 | 42 989 | 46 674 | Etats-Unis |
| Zentralamerika | 408 | 413 | 634 | 562 | 1 042 | 975 | Amérique centrale |
| Festland | 252 | 241 | 256 | 230 | 509 | 471 | Continent |
| Inseln | 156 | 172 | 377 | 332 | 533 | 504 | Iles |
| Südamerika | 3 283 | 2 609 | 3 983 | 4 305 | 7 266 | 6 915 | Amérique du Sud |
| Argentinien | 461 | 463 | 1 081 | 1 047 | 1 542 | 1 510 | Argentine |
| Brasilien | 1 561 | 981 | 1 451 | 1 644 | 3 012 | 2 624 | Bésil |
| Chile | 195 | 133 | 289 | 307 | 483 | 440 | Chili |
| Ecuador | 152 | 197 | 90 | 113 | 242 | 310 | Equateur |
| Kolumbien | 344 | 271 | 293 | 345 | 637 | 616 | Colombie |
| Paraguay | 7 | 6 | 65 | 68 | 72 | 74 | Paraguay |
| Peru | 184 | 138 | 190 | 270 | 374 | 408 | Pérou |
| Uruguay | 50 | 36 | 89 | 93 | 139 | 130 | Uruguay |
| Venezuela | 316 | 376 | 391 | 371 | 707 | 747 | Venezuela |
| Übrige Länder | 14 | 8 | 44 | 48 | 58 | 56 | Autres pays |

21. Luftfrachtverkehr nach Warengruppen
Trafic de fret d'après les groupes de marchandises

| Warengruppen | Einfuhr in Tonnen netto <i>Importation en tonnes net</i> | | Ausfuhr in Tonnen netto <i>Exportation en tonnes net</i> | | Groupes de marchandises |
|---|---|---------------|---|---------------|---------------------------------------|
| | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | |
| Total | 61 188 | 66 730 | 70 835 | 82 685 | Total |
| Früchte und Gemüse | 11 182 | 12 258 | 9 | 21 | <i>Fruits et légumes</i> |
| Lebende Tiere | 245 | 323 | 50 | 36 | <i>Animaux vivants</i> |
| Fleisch, Fisch | 4 680 | 4 276 | 186 | 208 | <i>Viandes, poissons</i> |
| Milchprodukte | 69 | 74 | 187 | 233 | <i>Produits laitiers</i> |
| Getränke | 128 | 151 | 141 | 125 | <i>Boissons</i> |
| Andere Lebensmittel, Tabak | 673 | 793 | 1 227 | 1 570 | <i>Autres aliments, tabacs</i> |
| Erze und Schrott | 58 | 10 | 75 | 10 | <i>Minerais et déchets de métaux</i> |
| Tierische und pflanzliche Rohstoffe | 4 101 | 4 282 | 332 | 320 | <i>Matières végétales ou animales</i> |
| Erdölprodukte | 48 | 106 | 110 | 190 | <i>Produits pétroliers</i> |
| Chemische Grundstoffe | 601 | 1 032 | 4 492 | 5 072 | <i>Produits chimiques de base</i> |
| Chemische Produkte | 2 941 | 3 585 | 17 004 | 19 044 | <i>Produits chimiques</i> |
| Baustoffe | 46 | 367 | 325 | 254 | <i>Matériaux de construction</i> |
| Glaswaren | 417 | 639 | 611 | 796 | <i>Verrerie</i> |
| Eisen | 250 | 339 | 452 | 1 269 | <i>Fer</i> |
| Andere Metalle | 405 | 1 009 | 660 | 773 | <i>Métaux non ferreux</i> |
| Metallwaren | 864 | 954 | 3 509 | 4 372 | <i>Articles manufacturés en métal</i> |
| Maschinen | 10 201 | 11 941 | 23 309 | 28 756 | <i>Machines</i> |
| Beförderungsmittel | 1 884 | 2 323 | 1 007 | 1 228 | <i>Matériel de transport</i> |
| Lederwaren | 411 | 499 | 481 | 541 | <i>Articles en cuir</i> |
| Papier, Karton | 407 | 424 | 633 | 752 | <i>Papier, carton</i> |
| Textilwaren | 1 652 | 1 499 | 3 267 | 3 671 | <i>Articles textiles</i> |
| Uhren | 742 | 840 | 1 262 | 1 321 | <i>Horlogerie</i> |
| Andere Fertigfabrikate | 18 933 | 18 213 | 11 194 | 11 630 | <i>Autres articles manufactures</i> |
| Übrige Waren | 250 | 793 | 312 | 493 | <i>Autres marchandises</i> |

22. Luftfahrtpersonal Personnel aéronautique

| Gültige Ausweise und Bewilligungen am 31. Dezember | 1993 | 1994 | Licences personnelles et autorisations valables le 31 décembre |
|---|---------------|---------------|--|
| 1. Schulen für die Ausbildung von | 147 | 141 | 1. Ecoles pour l'instruction des |
| Motorflugzeugpiloten | 66 | 57 | Pilotes d'avion |
| Hubschrauberpiloten | 16 | 18 | Pilotes d'hélicoptère |
| Segelfliegern | 38 | 39 | Pilotes de planeur |
| Ballonfahrern | 27 | 27 | Pilotes de ballon |
| 2. Flugpersonal | 22 097 | 22 677 | 2. Personnel navigant |
| Privatpiloten | 7 138 | 7 301 | Pilotes privés |
| Berufspiloten (beschränkter Ausweis) | 683 | 727 | Pilotes professionnels (licences restreintes) |
| Berufspiloten | 1 342 | 1 283 | Pilotes professionnels |
| Berufspiloten 1. Klasse | 140 | 128 | Pilotes professionnels de 1re classe |
| Linienpiloten | 1 277 | 1 398 | Pilotes de ligne |
| Segelflieger | 3 322 | 3 347 | Pilotes de planeur |
| Bordradiotelefonisten | 79 | 84 | Radiotéléphonistes navigants |
| Bordtechniker | 84 | 80 | Mécaniciens navigants |
| Ballonfahrer | 451 | 471 | Pilotes de ballon |
| Berufs-Hubschrauberpiloten | 406 | 399 | Pilotes professionnels d'hélicoptère |
| Privat-Hubschrauberpiloten | 538 | 600 | Pilotes privés d'hélicoptère |
| Anerkennungen von ausländischen Ausweisen | 531 | 554 | Validations de licences étrangères |
| Lernausweise für Motor- und Segelflugschüler | 2 205 | 2 143 | Cartes d'élèves-pilotes d'avion et de planeur |
| Lernausweise für Bordtechniker | — | 2 | Cartes d'élèves-mécaniciens navigants |
| Lernausweise für Ballonfahrer | 75 | 66 | Cartes d'élèves-pilotes de ballon |
| Lernausweise für Hubschrauberpiloten | 176 | 188 | Cartes d'élèves-pilotes d'hélicoptère |
| Sonderbewilligungen für Instrumentenflug | 2 536 | 2 798 | Permis spéciaux de vol aux instruments |
| Lehrausweise für die Instruktion von Flugpersonal | 1 114 | 1 108 | Permis d'instructeur pour la formation du personnel navigant |
| 3. Bodenpersonal | 2 278 | 2 357 | 3. Personnel de l'infrastructure |
| Luftfahrzeugmechaniker | 1 133 | 1 143 | Mécaniciens d'aéronefs |
| Luftfahrzeugkontrolleure | 146 | 153 | Contrôleurs d'aéronefs |
| Fachspezialisten | 417 | 433 | Spécialistes |
| Flugverkehrsleiter Kategorie I | 376 | 403 | Contrôleurs de la circulation aérienne de catégorie I |
| Flugverkehrsleiter Kategorie II | 54 | 55 | Contrôleurs de la circulation aérienne de catégorie II |
| Apron Controller | 35 | 35 | Contrôleurs de l'aire de trafic |
| Lernausweise für Flugverkehrsleiter | 117 | 135 | Cartes d'élèves-contrôleurs de la circulation aérienne |

23. Förderung des fliegerischen Nachwuchses Encouragement de la formation aéronautique

| | 1993 | | | 1994 | | | |
|---|----------------------------------|--|---|----------------------------------|--|---|---|
| | Motorflug <i>Vol à moteur</i> | Segelflug <i>Vol à voile</i> | Fallschirm <i>Parachutisme</i> | Motorflug <i>Vol à moteur</i> | Segelflug <i>Vol à voile</i> | Fallschirm <i>Parachutisme</i> | |
| 1. Fliegerische Vorschulung (FVS) | | | | | | | 1. Instruction aéronautique préparatoire (IAP) |
| Einschreibungen | | 1 242 | 186 | | 1 276 | 179 | Inscriptions |
| Durchgeführte Kurse | 63 | 22 | 14 | 62 | 26 | 14 | Cours organisés |
| Schüler Kurs 1 | 194 | 67 | 76 | 222 | 76 | 81 | Elèves du cours 1 |
| Kurs 1 bestanden | 113 | 42 | 51 | 124 | 43 | 43 | Elèves ayant réussi le cours 1 |
| Schüler Kurs 2 | 128 | 22 | 46 | 104 | 41 | 48 | Elèves du cours 2 |
| Kurs 2 bestanden | 91 | 19 | 30 | 76 | 27 | 42 | Elèves ayant réussi le cours 2 |
| 2. Fliegerische Weiterbildung (FWB) | | | | | | | 2. Perfectionnement aéronautique (PFA) |
| Durchgeführte Kurse | 14 | 3 | | 14 | 3 | | Cours organisés |
| Aufgebotene Schüler | 41 | 6 | | 42 | 8 | | Elèves convoqués |
| Kurs bestanden | 36 | 6 | | 34 | 8 | | Elèves ayant réussi le cours |
| | Kurse <i>Cours</i> | Schüler in Ausbildung <i>Elèves en formation</i> | Examen bestanden <i>Examen réussi</i> | Kurse <i>Cours</i> | Schüler in Ausbildung <i>Elèves en formation</i> | Examen bestanden <i>Examen réussi</i> | |
| 3. Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) | | | | | | | 3. Ecole suisse d'aviation de transport (ESAT) |
| Grundausbildung | 12 | 133 | 81 | 10 | 121 | 78 | Cours d'instruction de base |

24. Luftfahrzeugregister
Registre matricule des aéronefs

| | Gewerbsmässiger Luftverkehr <i>Trafic commercial</i> | | Nichtgewerbsmässiger Luftverkehr <i>Trafic non commercial</i> | | Total <i>Total</i> | |
|---|--|------|---|-------|-----------------------|-------|
| | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 |
| Eingetragene Luftfahrzeuge <i>Aéronefs immatriculés</i> | 746 | 746 | 3 258 | 3 292 | 4 004 | 4 038 |
| 1. Flugzeuge <i>Avions</i> | 577 | 577 | 1 463 | 1 465 | 2 040 | 2 042 |
| Höchstabfluggewicht über 15 Tonnen <i>Poids maximal au décollage de plus de 15 tonnes</i> .. | 102 | 108 | 25 | 25 | 127 | 133 |
| Airbus A-310 | 13 | 13 | — | — | 13 | 13 |
| AMD Falcon 50 | 2 | 1 | 4 | 5 | 6 | 6 |
| AMD Falcon 900 | 2 | 3 | 2 | 1 | 4 | 4 |
| BAe 146 | 6 | 6 | — | — | 6 | 6 |
| Boeing B-737 | 4 | 5 | 1 | 1 | 5 | 6 |
| Boeing B-747 | 5 | 5 | — | — | 5 | 5 |
| Boeing B-757 | — | — | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Canadair CL-600 | 4 | 4 | 4 | 4 | 8 | 8 |
| Fokker F-27/F-50 | 9 | 8 | 1 | 1 | 10 | 9 |
| Fokker F-28/F-100 | 10 | 10 | 1 | 1 | 11 | 11 |
| GAC G-159 | — | — | 1 | 1 | 1 | 1 |
| GAC G-1159 / G-IV | — | — | 8 | 8 | 8 | 8 |
| MDC DC-9 | 34 | 34 | 2 | 2 | 36 | 36 |
| MDC DC-10 / MD-11 | 12 | 13 | — | — | 12 | 13 |
| Saab 2000 | — | 5 | — | — | — | 5 |
| SNIAS SE-210 | — | 1 | — | — | — | 1 |
| Höchstabfluggewicht von 9 bis 15 Tonnen <i>Poids maximal au décollage de 9 à 15 tonnes</i> | 40 | 39 | 9 | 13 | 49 | 52 |
| AMD Falcon 20/200 | 6 | 6 | 1 | 1 | 7 | 7 |
| BAe 125-700 / Hawker 800 | 4 | 6 | 5 | 8 | 9 | 14 |
| Cessna 650 | — | — | 1 | 1 | 1 | 1 |
| MDC DC-3 | 2 | 2 | — | — | 2 | 2 |
| Dornier DO-328 | 1 | 2 | — | — | 1 | 2 |
| Gates Lear Jet 55 | 2 | — | — | 1 | 2 | 1 |
| Gates Lear Jet 60 | — | — | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Junkers Ju-52 | 3 | 3 | — | — | 3 | 3 |
| Saab 340 A/B | 22 | 20 | — | — | 22 | 20 |
| Shorts SD3-60 | — | — | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Höchstabfluggewicht von 5.7 bis 9 Tonnen <i>Poids maximal au décollage de 5.7 à 9 tonnes</i> | 22 | 19 | 20 | 19 | 42 | 38 |
| AMD Falcon 10 | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| BAe Jetstream 31 / 32 | 2 | 2 | — | — | 2 | 2 |
| Beech 300 | — | — | 6 | 5 | 6 | 5 |
| Cessna 550 / 560 | 10 | 8 | 5 | 5 | 15 | 13 |
| DH 112 / 115 | — | — | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Dornier Do-228 | 1 | — | — | — | 1 | — |
| Gates Lear Jet 31 | 1 | 1 | 1 | — | 2 | 1 |
| Gates Lear Jet 35/36 | 5 | 5 | — | — | 5 | 5 |
| Mitsubishi 300 | 1 | 1 | — | — | 1 | 1 |
| Höchstabfluggewicht bis 5.7 Tonnen <i>Poids maximal au décollage jusqu'à 5.7 tonnes</i> | 413 | 411 | 1 409 | 1 408 | 1 822 | 1 819 |
| 2. Hubschrauber <i>Hélicoptères</i> | 169 | 169 | 71 | 77 | 240 | 246 |
| 3. Motorsegler <i>Motoplaneurs</i> | — | — | 192 | 196 | 192 | 196 |
| 4. Segelflugzeuge <i>Planeurs</i> | — | — | 1 061 | 1 058 | 1 061 | 1 058 |
| 5. Ballone <i>Ballons</i> | — | — | 467 | 492 | 467 | 492 |
| 6. Luftschiffe <i>Dirigeables</i> | — | — | 4 | 4 | 4 | 4 |

25. Luftfahrzeugbuch
Registre des aéronefs

| | 1993 | 1994 | |
|---|-------|--------|---|
| 1. Luftfahrzeuge | | | 1. Aéronefs |
| Aufnahmen | 40 | 41 | <i>Inscriptions</i> |
| Streichungen | 25 | 24 | <i>Radiations</i> |
| Bestand am 31. Dezember | 397 | 414 | <i>Etat au 31 décembre</i> |
| davon | | | <i>dont</i> |
| Flugzeuge bis 2'000kg | 99 | 97 | <i>Avions jusqu'à 2'000kg</i> |
| Flugzeuge 2'001-5'700kg | 68 | 72 | <i>Avions 2'001-5'700kg</i> |
| Flugzeuge 5'701-9'000kg | 22 | 20 | <i>Avions 5'701-9'000kg</i> |
| Flugzeuge über 9'000kg | 87 | 103 | <i>Avions de plus de 9'000kg</i> |
| Helikopter | 113 | 114 | <i>Hélicoptères</i> |
| Motorsegler | 2 | 2 | <i>Motoplaneurs</i> |
| Segelflugzeuge | 2 | 2 | <i>Planeurs</i> |
| Freiballone | 4 | 4 | <i>Ballons libres</i> |
| 2. Hypotheken | | | 2. Hypothèques |
| Luftfahrzeugverschreibungen am 31. Dezember | 319 | 311 | <i>Nombre d'hypothèques sur aéronefs au 31 décembre</i> |
| davon Gesamtpfandrechte | 11 | 7 | <i>dont hypothèques globales</i> |
| Eintragungen | 70 | 62 | <i>Inscriptions</i> |
| Löschungen | 44 | 70 | <i>Radiations</i> |
| Pfandsummen unter Fr. 100'000 | 32 | 29 | <i>Hypothèques de moins de 100'000 de francs</i> |
| Pfandsummen Fr. 100'000 - 1 Million | 162 | 141 | <i>Hypothèques de 100'000 - 1 million de francs</i> |
| Pfandsummen Fr. 1 - 10 Millionen | 75 | 81 | <i>Hypothèques de 1 - 10 millions de francs</i> |
| Pfandsummen über Fr. 10 Millionen | 50 | 60 | <i>Hypothèques de plus de 10 millions de francs</i> |
| Höchstbetrag einer Hypothek in Mio. Fr. | 154 | 10 000 | <i>Hypothèque maximale en millions de francs</i> |
| Hypothekensumme in Mio. Fr. | 2 349 | 52 417 | <i>Total des hypothèques en millions de francs</i> |

26. Unfälle schweizerischer Luftfahrzeuge im In- und Ausland
Accidents d'aéronefs suisses en Suisse et à l'étranger

1994 in Fettschrift 1993 in gewöhnlicher Schrift
1994 en caractères gras 1993 en caractères ordinaires

| | Einmotorige Flugzeuge <i>Avions monomoteurs</i> | Mehrmotorige Flugzeuge <i>Avions multimoteurs</i> | Drehflügler <i>Aéronefs à voilure tournante</i> | Motorsegler <i>Motoplaneurs</i> | Segel- flugzeuge <i>Planeurs</i> | Ballone <i>Ballons</i> | Total <i>Total</i> |
|--|---|---|--|------------------------------------|--|---------------------------|-----------------------|
| Total Unfälle ¹ Total des accidents ¹ | | | | | | | |
| Gewerbsmässiger Luftverkehr | – | 3 | 5 | – | – | – | 8 |
| <i>Trafic commercial</i> | 2 | 3 | 10 | – | – | 1 | 16 |
| Nichtgewerbsmässiger Luftverkehr | 27 | 2 | 5 | 2 | 6 | 1 | 43 |
| <i>Trafic non commercial</i> | 20 | 3 | 7 | 1 | 2 | – | 33 |
| Anzahl tödliche Unfälle Nombre des accidents mortels | | | | | | | |
| Gewerbsmässiger Luftverkehr | – | – | 8 | – | – | – | 8 |
| <i>Trafic commercial</i> | – | – | 1 | – | – | – | 1 |
| Nichtgewerbsmässiger Luftverkehr | 16 | 1 | 2 | 1 | 3 | – | 23 |
| <i>Trafic non commercial</i> | 4 | – | 1 | 1 | 2 | – | 8 |
| Anzahl Tote Nombre de morts | 16 | 1 | 10 | 1 | 3 | – | 31 |
| | 8 | – | 2 | 2 | 2 | – | 14 |
| Zerstörte Luftfahrzeuge . Aéronefs détruits | 6 | 1 | 7 | 2 | 3 | – | 19 |
| | 8 | – | 8 | 1 | 2 | – | 19 |

¹ Nicht inbegriffen sind 35 (39) Bagatellunfälle, welche der ordentlichen Untersuchung nicht unterstellt waren, sowie 3 (8) Unfälle ausländischer Luftfahrzeuge in der Schweiz.

¹ Ne sont pas compris dans ce chiffre 35 (39) accidents bagatelles qui n'étaient pas soumis à l'enquête réglementaire, ainsi que 3 (8) accidents survenus en Suisse à des aéronefs étrangers.

27 A. Flugsicherung

Service de la navigation aérienne

Kontrollierte An- und Abflüge (Anflug- und Platzverkehrsleitung)

Approches et départs contrôlés (contrôle d'approche et d'aérodrome)

| Jahr Année | IFR ¹ | VFR | Total | Spitzentag Jour de pointe | Jahr Année | IFR ¹ | VFR | Total | Spitzentag Jour de pointe |
|---------------|------------------|--------|---------|---------------------------------|---------------|------------------|--------|---------|---------------------------------|
| Bern | | | | | Lugano | | | | |
| 1989 | 19 603 | 94 444 | 114 047 | 762 | 1989 | 19 895 | 26 725 | 46 620 | * |
| 1990 | 21 857 | 69 486 | 91 343 | 632 | 1990 | 20 711 | 22 650 | 43 361 | * |
| 1991 | 22 904 | 69 990 | 92 894 | 665 | 1991 | 19 888 | 22 293 | 42 181 | 252 |
| 1992 | 29 309 | 55 043 | 84 352 | 638 | 1992 | 23 106 | 15 429 | 38 535 | 207 |
| 1993 | 30 082 | 48 604 | 78 686 | 549 | 1993 | 23 846 | 13 455 | 37 301 | 247 |
| 1994 | 33 069 | 47 813 | 80 882 | 665 | 1994 | 23 042 | 13 192 | 36 234 | 242 |
| Genève | | | | | Zürich | | | | |
| 1989 | 127 430 | 32 279 | 159 709 | 711 | 1989 | 196 048 | 18 976 | 215 024 | 739 |
| 1990 | 131 775 | 38 817 | 170 592 | 767 | 1990 | 205 874 | 19 026 | 224 900 | 800 |
| 1991 | 132 247 | 36 728 | 168 975 | 759 | 1991 | 206 061 | 18 284 | 224 345 | 822 |
| 1992 | 141 498 | 24 994 | 166 492 | 686 | 1992 | 219 016 | 15 651 | 234 667 | 792 |
| 1993 | 143 110 | 25 028 | 168 138 | 711 | 1993 | 222 295 | 13 022 | 235 317 | 809 |
| 1994 | 144 594 | 28 094 | 172 688 | 729 | 1994 | 230 402 | 13 955 | 244 357 | 847 |

¹ Inklusive Transit

¹ Transit inclus

27 B. Flugsicherung

Service de la navigation aérienne

Luftstrassenverkehr (Bezirksleitung/ACC)

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

| Jahr Année | An- und Abflüge Arrivées et départs | Überflüge Survois | Total IFR Total IFR | Veränderung Variation | Tages- durchschnitt Moyenne par jour | Spitzentag Jour de pointe |
|---------------------------|--|----------------------|------------------------------|--------------------------|---|------------------------------------|
| Genève¹ | | | | | | |
| 1989 | 115 831 | 246 868 | 362 699 | 6.0 % | 994 | 1 349 |
| 1990 | 119 739 | 262 304 | 382 043 | 5.3 % | 1 047 | 1 423 |
| 1991 | 119 467 | 274 718 | 394 185 | 3.2 % | 1 080 | 1 475 |
| 1992 | 122 563 | 296 149 | 418 712 | 6.2 % | 1 144 | 1 568 |
| 1993 | 122 277 | 303 016 | 425 293 | 1.6 % | 1 165 | 1 608 |
| 1994 | 123 535 | 318 427 | 441 962 | 3.9 % | 1 211 | 1 642 |
| Zürich² | | | | | | |
| 1989 | 199 558 | 220 022 | 419 580 | 8.5 % | 1 150 | 1 524 |
| 1990 | 211 857 | 235 343 | 447 200 | 6.6 % | 1 225 | 1 682 |
| 1991 | 218 130 | 240 337 | 458 467 | 2.5 % | 1 256 | 1 729 |
| 1992 | 234 679 | 260 522 | 495 201 | 8.0 % | 1 353 | 1 687 |
| 1993 | 239 301 | 269 811 | 509 112 | 2.8 % | 1 395 | 1 691 |
| 1994 | 248 930 | 285 788 | 534 718 | 5.0 % | 1 465 | 1 934 |

¹ Inkl. La Chaux-de-Fonds und Sitten

¹ La Chaux-de-Fonds et Sion inclus

² Inkl. Friedrichshafen, Grenchen und Altenrhein

² Friedrichshafen, Granges et Altenrhein inclus

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

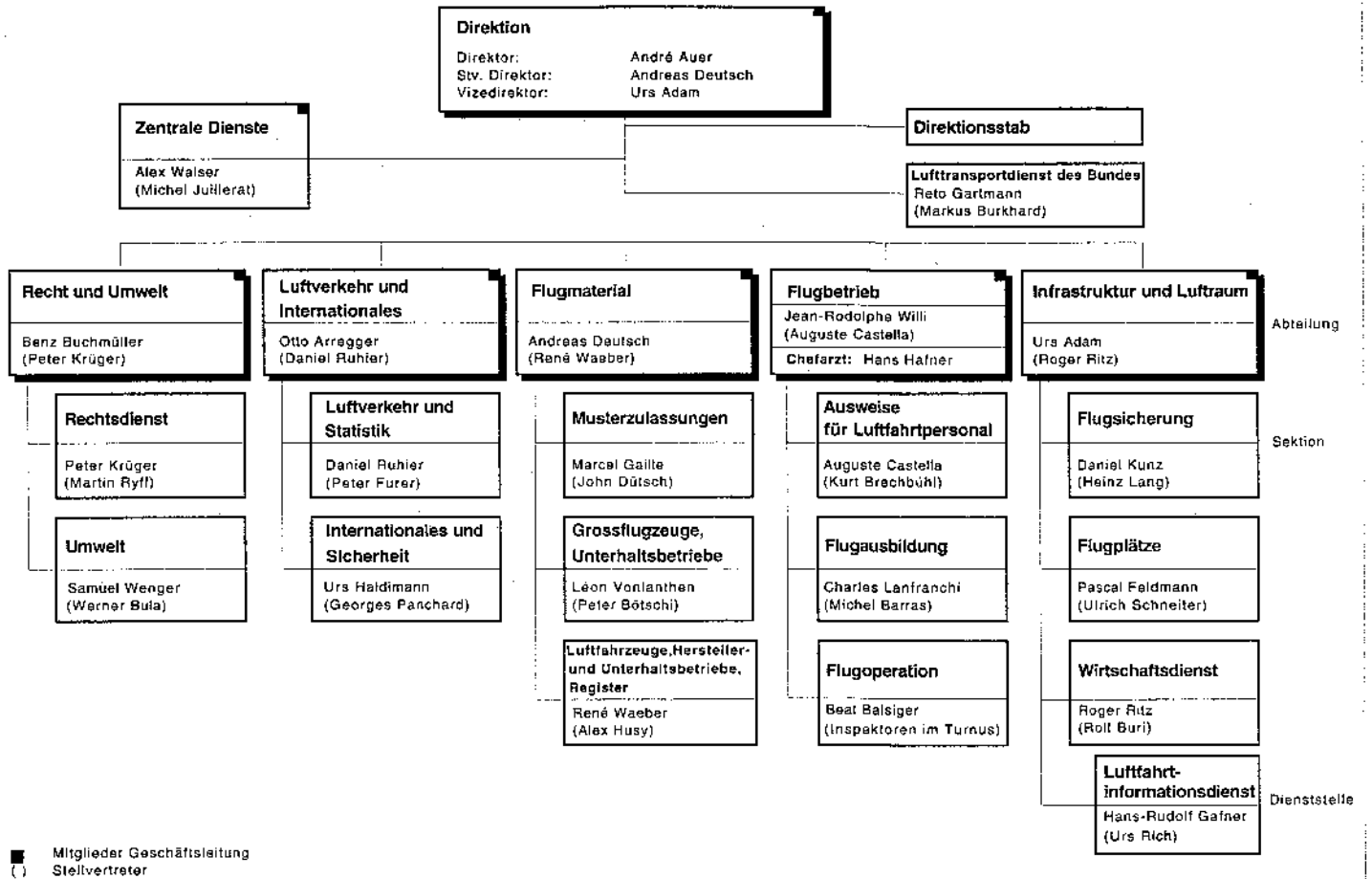
Stand: 12.06.1995
Etat: 12.06.1995

| Staat | Unterzeichnung Signature | Inkrafttreten Entrée en vigueur | Etat | Staat | Unterzeichnung Signature | Inkrafttreten Entrée en vigueur | Etat |
|-----------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|
| Aegypten | 23.06.93 ¹ | | <i>Egypte</i> | Malta | 4.10.77 | 28.12.78 | <i>Malte</i> |
| Afghanistan | 27.09.61 | 25.08.63 | <i>Afghanistan</i> | Marokko | 5.07.62 | 19.03.64 | <i>Maroc</i> |
| Albanien | 14.03.86 | 5.11.87 | <i>Albanie</i> | Mauretanien | 13.03.79 | 10.04.80 | <i>Mauritanie</i> |
| Algerien | 18.06.63 | 13.06.67 | <i>Algérie</i> | Mauritius | 14.11.79 | 23.12.81 | <i>Ile Maurice</i> |
| Angola | 17.08.77 ¹ | | <i>Angola</i> | Mazedonien | 27.07.94 ¹ | | <i>Macedoine</i> |
| Argentinien | 25.01.56 | 7.02.63 | <i>Argentine</i> | Mexiko | 2.06.66 | 4.09.67 | <i>Mexique</i> |
| Australien | 17.10.90 | 1.02.93 | <i>Australie</i> | Myanmar (Burma) | 31.10.60 | 20.08.62 | <i>Myanmar (Burma)</i> |
| Bahrain | 4.02.86 | 25.12.93 | <i>Bahreïn</i> | Namibia | 6.09.91 ¹ | | <i>Namibie</i> |
| Belgien | 24.03.60 | 27.11.61 | <i>Belgique</i> | Niederlande | 7.03.49 | 7.03.49 | <i>Pays-Bas</i> |
| Benin (Volksrepublik) | 6.11.75 | 12.11.76 | <i>Bénin (Rép. Populaire)</i> | Nigeria | 12.09.80 | 19.11.81 | <i>Nigéria</i> |
| Brasilien | 16.05.68 | 28.07.69 | <i>Brésil</i> | Norwegen | 30.12.54 | 4.04.57 | <i>Norvège</i> |
| Brunei Darussalam | 20.11.92 | | <i>Brunei Darussalam</i> | Oesterreich | 19.12.49 | 19.12.49 | <i>Autriche</i> |
| Bulgarien | 12.05.94 ¹ | | <i>Bulgarie</i> | Oman | 27.09.86 | 4.02.93 | <i>Oman</i> |
| Burundi | 10.01.74 | 29.05.75 | <i>Burundi</i> | Pakistan | 17.03.52 | 24.07.53 | <i>Pakistan</i> |
| Chile | 5.10.60 | 19.01.67 | <i>Chili</i> | Panama | 21.04.64 | 29.03.66 | <i>Panama</i> |
| China (Volksrepublik) | 12.11.73 | 3.02.75 | <i>Chine (Rép. Populaire)</i> | Paraguay | 5.06.85 | 6.11.87 | <i>Paraguay</i> |
| Dänemark | 22.06.50 | 11.05.51 | <i>Danemark</i> | Peru | 23.11.56 | 18.06.59 | <i>Pérou</i> |
| Deutschland | 2.05.56 | 2.06.57 | <i>Allemagne</i> | Philippinen | 8.03.52 | 25.11.53 | <i>Philippines</i> |
| Ecuador | 6.05.74 | 23.02.76 | <i>Equateur</i> | Polen | 18.05.61 | 13.05.63 | <i>Pologne</i> |
| Elfenbeinküste | 17.11.62 | 21.12.63 | <i>Côte d'Ivoire</i> | Portugal | 9.12.46 | 9.12.46 | <i>Portugal</i> |
| Estland | 12.05.95 ¹ | | <i>Estonie</i> | Rumänien | 14.07.67 | 17.07.68 | <i>Roumanie</i> |
| Finnland | 7.01.59 | 13.09.61 | <i>Finlande</i> | Russische Föderation | 2.09.93 | | <i>Fédération russe</i> |
| Gabun | 27.01.72 | 21.11.73 | <i>Gabon</i> | Rwanda | 21.01.74 | 31.01.75 | <i>Rwanda</i> |
| Gambia | 26.01.94 | | <i>Gambie</i> | Saudi-Arabien | 9.06.65 | 2.11.67 | <i>Arabie saoudite</i> |
| Ghana | 17.05.61 | 12.10.63 | <i>Ghana</i> | Schweden | 18.10.50 | 16.05.51 | <i>Suède</i> |
| Griechenland | 26.05.48 | 26.05.48 | <i>Grèce</i> | Senegal | 23.01.63 | 7.09.64 | <i>Sénégal</i> |
| Grossbritannien | 5.04.50 | 8.06.51 | <i>Grande-Bretagne</i> | Singapur | 28.02.69 | 14.05.71 | <i>Singapour</i> |
| Guatemala | 27.02.74 | 8.04.75 | <i>Guatemala</i> | Slowakei | 17.08.94 ¹ | | <i>Slovaquie</i> |
| Guinea | 1.02.63 | 18.01.64 | <i>Guinée</i> | Slowenien | 4.12.92 | | <i>Slovénie</i> |
| Hongkong | 26.01.88 | 1.02.93 | <i>Hong Kong</i> | Spanien | 3.08.50 | 3.08.50 | <i>Espagne</i> |
| Indien | 24.06.49 | 24.06.49 | <i>Inde</i> | Sri Lanka | 19.05.66 | 1.06.67 | <i>Sri Lanka</i> |
| Indonesien | 14.06.78 | 4.07.80 | <i>Indonésie</i> | Südafrika | 19.10.59 | 19.09.61 | <i>Afrique du Sud</i> |
| Irak | 31.03.52 | 30.06.56 | <i>Irak</i> | Sudan | 18.02.63 | 21.09.64 | <i>Soudan</i> |
| Iran | 31.12.72 | 2.12.73 | <i>Iran</i> | Syrien | 26.05.54 | 11.05.55 | <i>Syrie</i> |
| Irland | 6.05.48 | 6.05.48 | <i>Irlande</i> | Tansania | 19.01.79 | 10.08.81 | <i>Tanzanie</i> |
| Israel | 31.08.93 ¹ | | <i>Israël</i> | Thailand | 22.11.84 | 12.11.87 | <i>Thaïlande</i> |
| Italien | 4.06.56 | 31.05.58 | <i>Italie</i> | Togo | 3.12.80 | 12.04.83 | <i>Togo</i> |
| Jamaika | 7.11.74 | 3.05.76 | <i>Jamaïque</i> | Trinidad und Tobago | 15.12.71 | 14.01.74 | <i>Trinité-et-Tobago</i> |
| Japan | 24.05.56 | 3.04.57 | <i>Japon</i> | Tschechische Republik | 3.11.94 ¹ | | <i>Rép. Tchèque</i> |
| Jemen (Republik) | 19.12.91 | | <i>Yémen (Rép.)</i> | Tunesien | 21.05.60 | 22.11.62 | <i>Tunisie</i> |
| Jordanien | 19.06.74 | 2.03.76 | <i>Jordanie</i> | Türkei | 16.05.95 ¹ | 16.06.49 | <i>Turquie</i> |
| Jugoslawien | 26.10.77 | 21.11.78 | <i>Yougoslavie</i> | Ukraine | 21.07.93 | | <i>Ukraine</i> |
| Kamerun | 11.11.68 | 15.11.69 | <i>Cameroun</i> | Ungarn | 19.07.67 | 22.07.68 | <i>Hongrie</i> |
| Kanada | 20.02.75 | 12.03.76 | <i>Canada</i> | Uruguay | 16.09.60 | | <i>Uruguay</i> |
| Kasachstan | 5.08.93 | | <i>Kazakhstan</i> | USA | 14.02.95 ¹ | 3.08.45 | <i>Etats-Unis</i> |
| Katar | 19.08.92 ¹ | | <i>Qatar</i> | Usbekistan | 14.07.94 | | <i>Ouzbékistan</i> |
| Kenia | 21.11.78 | 25.03.80 | <i>Kenya</i> | Venezuela | 9.08.91 | 10.03.93 | <i>Venezuela</i> |
| Kolumbien | 29.11.71 | 21.11.74 | <i>Colombie</i> | Vereinigte Arab. Emirate | 13.03.89 | 9.02.93 | <i>Emirats arabes unis</i> |
| Kongo | 24.10.64 | 30.07.68 | <i>Congo (Brazzaville)</i> | Vietnam | 6.12.79 | 20.11.81 | <i>Viêt-nam</i> |
| Korea (Süd) | 15.12.75 | 20.11.76 | <i>Corée (Sud)</i> | Weissrussland | 15.03.94 | | <i>Bélarus</i> |
| Kroatien | 27.07.93 | | <i>Croatie</i> | Zaire | 21.01.70 | 13.09.71 | <i>Zaire</i> |
| Kuba | 14.02.74 | 24.01.75 | <i>Cuba</i> | Zentralafrikanische Republ. | 9.03.73 | 20.07.76 | <i>Rép. Centrafricaine</i> |
| Kuwait | 24.01.68 | 27.08.70 | <i>Koweït</i> | Zimbabwe | 22.02.90 | 3.09.93 | <i>Zimbabwe</i> |
| Lettland | 21.05.93 | | <i>Lettonie</i> | Zypern | 12.03.66 | 3.07.67 | <i>Chypre</i> |
| Libanon | 3.03.54 | 29.03.55 | <i>Liban</i> | | | | |
| Liberia | 31.08.61 | 25.07.63 | <i>Libéria</i> | | | | |
| Libyen | 11.06.71 | 20.12.72 | <i>Libye</i> | | | | |
| Litauen | 8.07.94 | | <i>Lituanie</i> | | | | |
| Luxemburg | 9.04.51 | 27.02.53 | <i>Luxembourg</i> | | | | |
| Macao | 21.06.94 ¹ | | <i>Macao</i> | | | | |
| Malaysia | 6.09.68 | 4.03.70 | <i>Malaisie</i> | | | | |
| Malediven | 25.10.93 | | <i>Malédives</i> | | | | |
| Mali | 27.06.81 | 4.10.89 | <i>Mali</i> | | | | |
| | | | | Paraphierte Abkommen | 13 | | Accords paraphés |
| | | | | Unterzeichnete Abkommen | 104 | | Accords signés |
| | | | | Abkommen in Kraft | | 92 | Accords en vigueur |
| | | | | Abkommen Total | 117 | | Total accords |

¹ Diese Abkommen wurden paraphiert, aber noch nicht unterzeichnet
¹ Ces accords ont été paraphés, mais ils ne sont pas encore signés

Organisation des Bundesamtes für Zivilluftfahrt

Stand: Mai 1995



Organigramme de l'Office fédéral de l'aviation civile

Etat: mai 1995

