

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 aérodromes (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 aérodromes	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 17e 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 1er 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 1er juillet), également en coopération avec AUA et Tyrolean Airways. Swissair a cessé ses services sur Rio de Janeiro (le 1er 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 Rhéinwaldhorn) 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 aéroports 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 Aéroports

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'aéroport 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 aéroports.

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>Pallonni</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 <i>Trafic de lignes, total</i>	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 <i>Trafic hors des lignes (charter), total</i>	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 <i>Vols taxi et vols de transport, total</i>	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 <i>Récapitulation, total</i>	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 Etappentotalen 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>16 150 687</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	2 745 623	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 commercial²</i>		Total <i>Total</i>		
	Bewegungen <i>Mouvements</i>	Passagiere ¹ <i>Passagers¹</i>	Bewegungen <i>Mouvements</i>	Passagiere <i>Passagers</i>	Bewegungen <i>Mouvements</i>	Passagiere ¹ <i>Passagers¹</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 Epiatures	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
Ecuvillens	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 <i>Entreprises</i>	Linienverkehr <i>Trafic de lignes</i>							Unternehmen <i>Entreprises</i>	Linienverkehr <i>Trafic de lignes</i>						
	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	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 Müren	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 Aérodromes	Motorflug Vol à moteur				Segelflug Vol à voile		
	Platzflüge ¹ Vols autour de l'aérodrome ¹	Reiseflüge Vols de voyage	Total Bewegungen Total mouvements	Davon Schulung Dont Vols d'école	Passagiere ² Passagers ²	Starts Décollages	Dauer h Durée h
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 Divers camps alpins de vol à voile ¹ ..	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	Grimontz	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

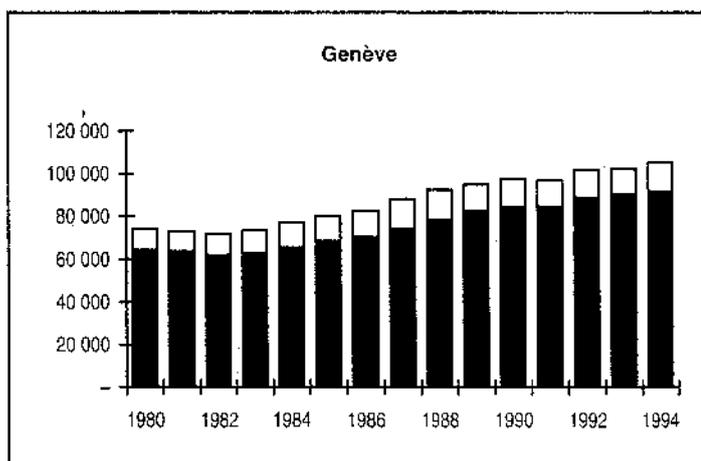
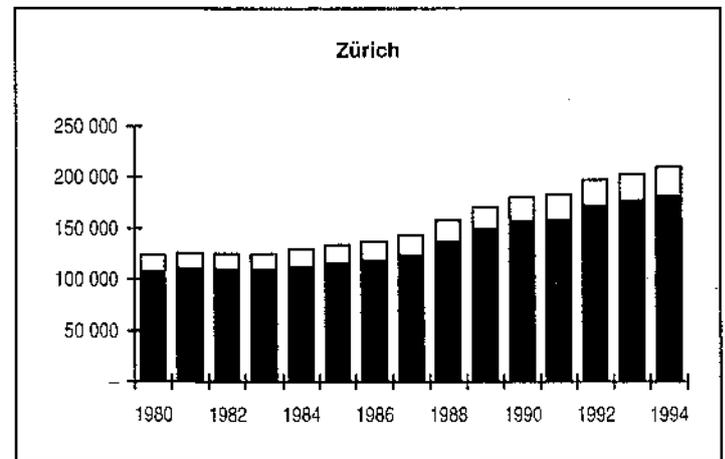
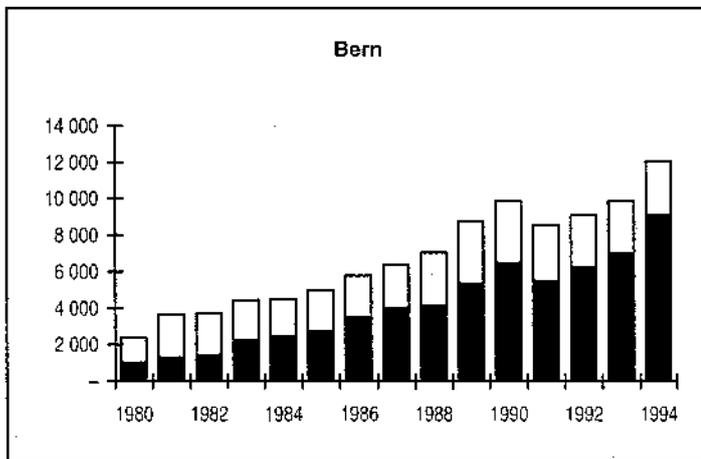
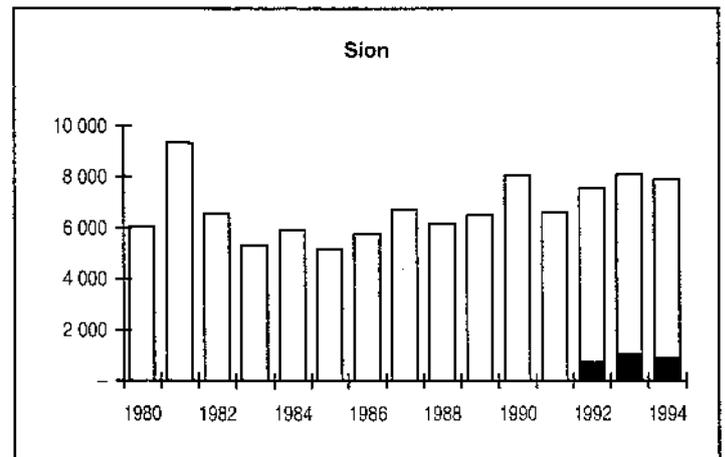
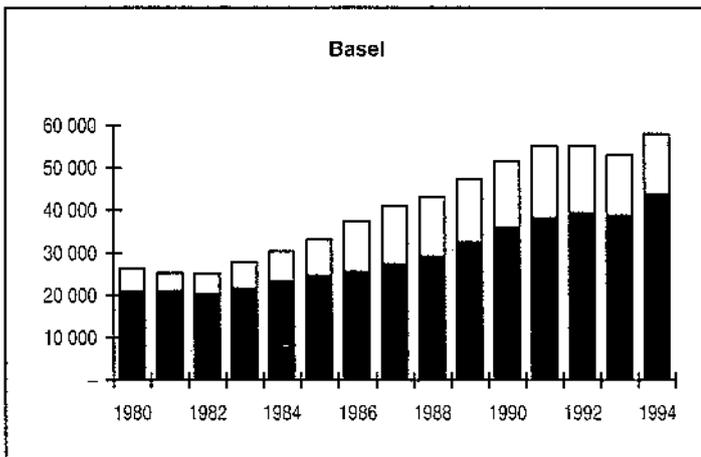
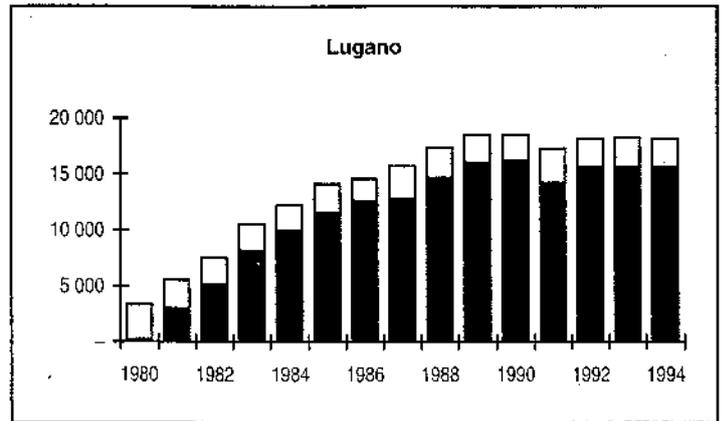
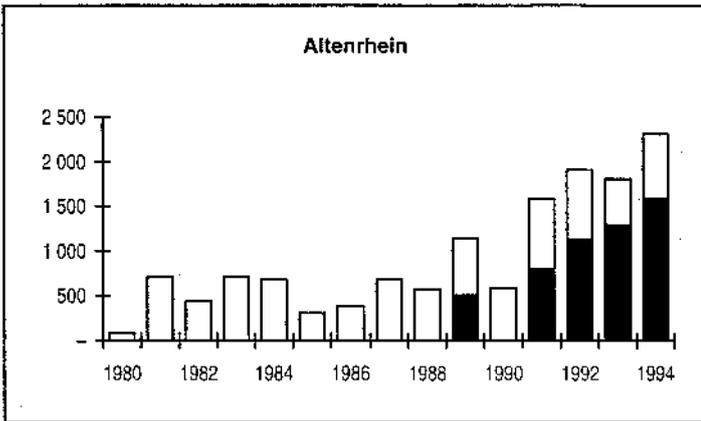
Inklusive Taxiflüge und andere Flüge, jedoch ohne Rundflüge
Vols taxi et autres vols inclus, sans vols de plaisance

	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

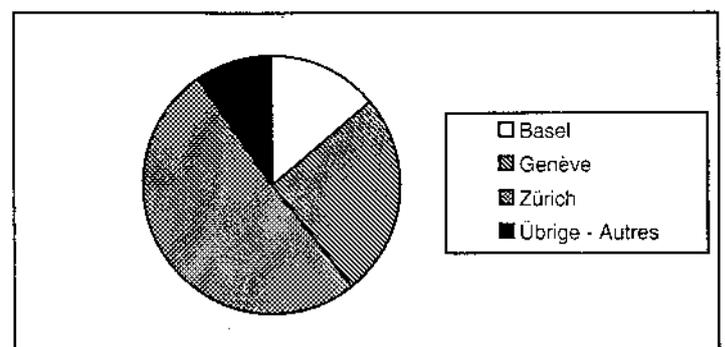
12. Bewegungen auf den Flughäfen
Mouvements sur les aéroports

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

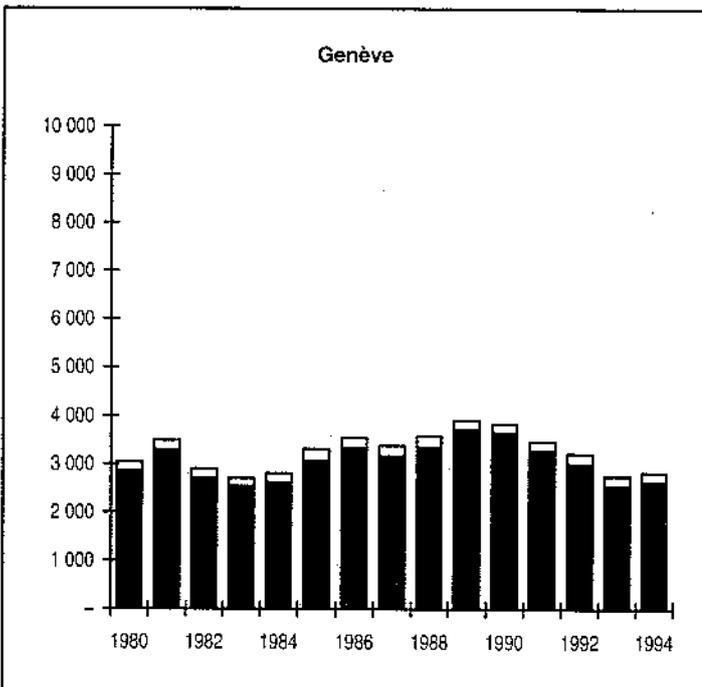
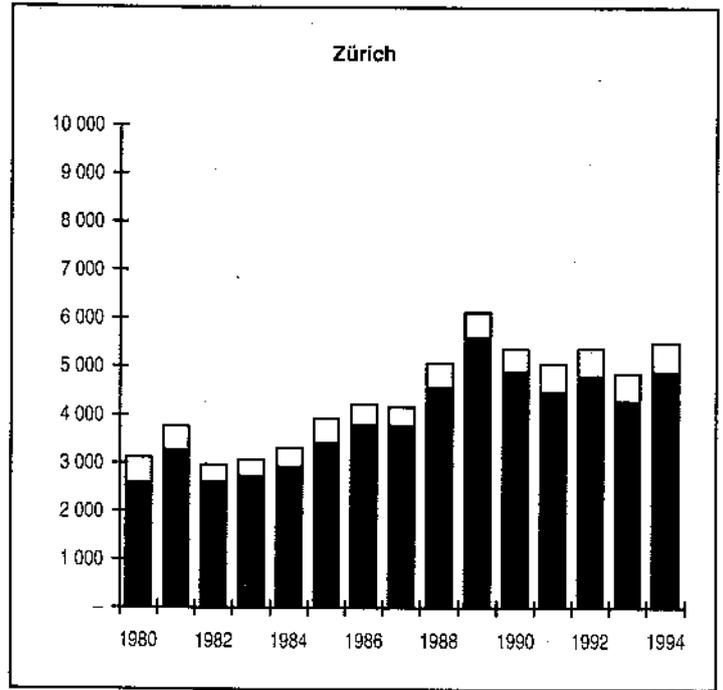
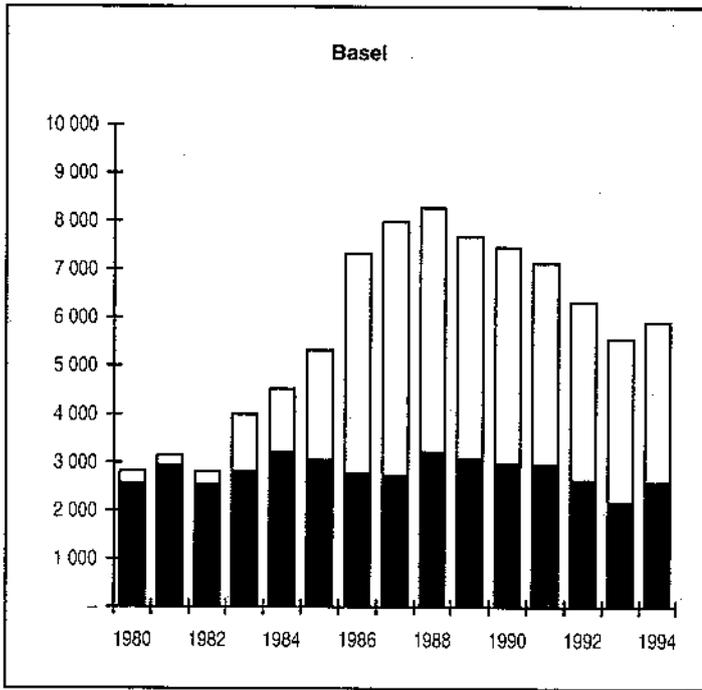


13. Nachtflugbewegungen auf den Landesflughäfen
Mouvements de nuit sur les aéroports nationaux

	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



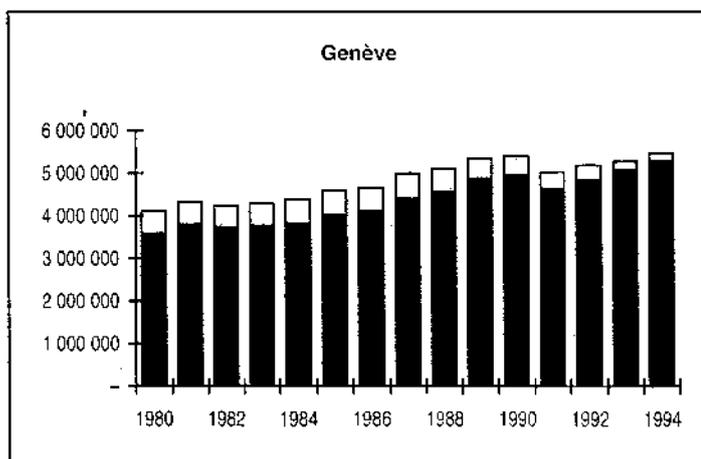
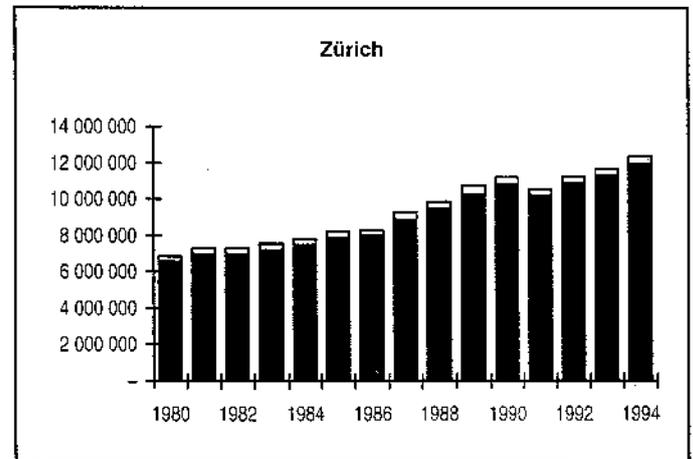
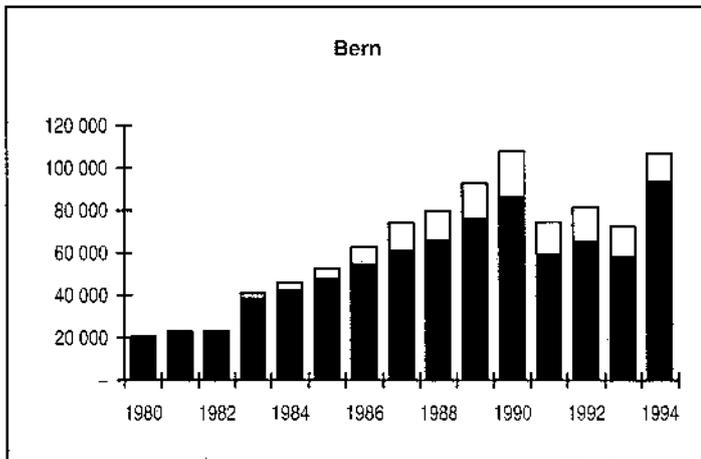
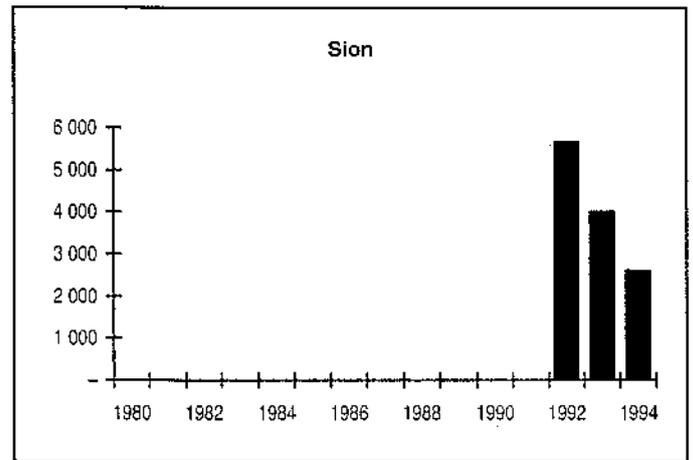
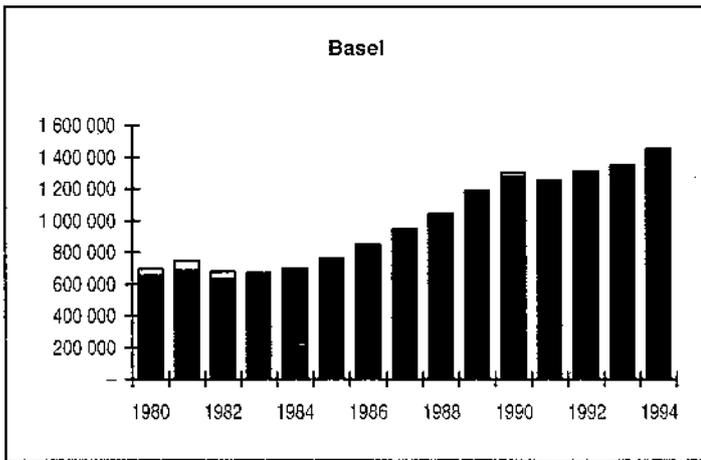
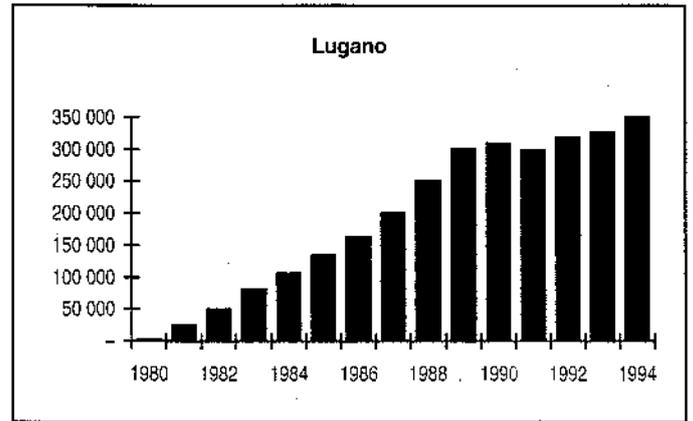
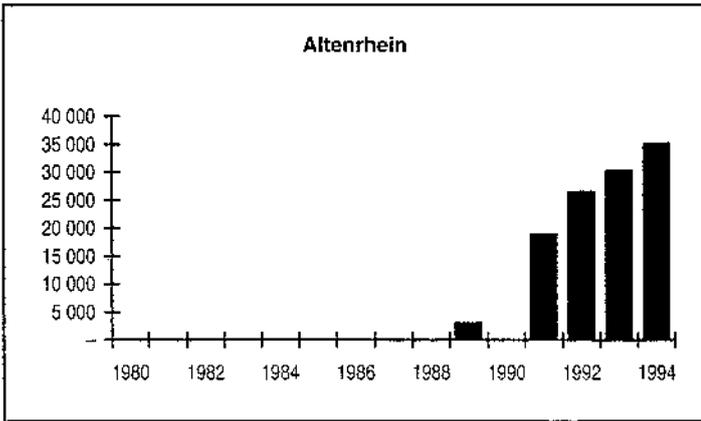
Linienvkehr
Trafic de lignes

Nichtlinienvkehr
Trafic hors de lignes

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

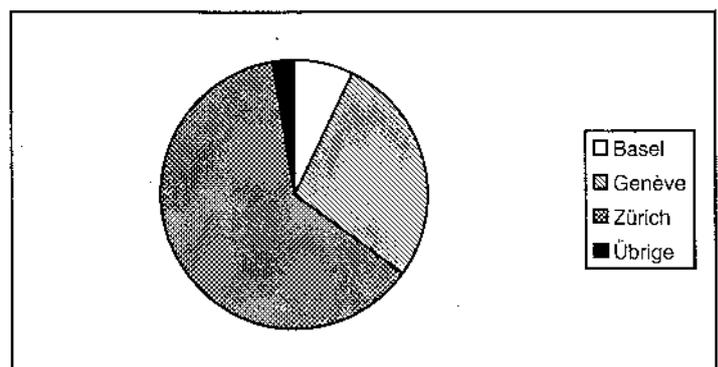
	Eigenverkehr <i>Trafic local</i>	Direkter Transit <i>Transit direct</i>	Total <i>Total</i>		Eigenverkehr <i>Trafic local</i>	Direkter Transit <i>Transit direct</i>	Total <i>Total</i>
Altenrhein				Lugano			
1980	-	-	-	1980	1 547	-	1 547
1981	-	-	-	1981	25 289	-	25 289
1982	-	-	-	1982	50 255	-	50 255
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



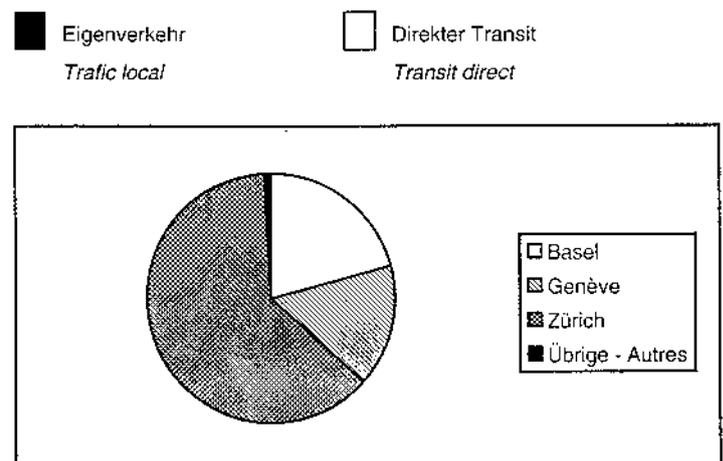
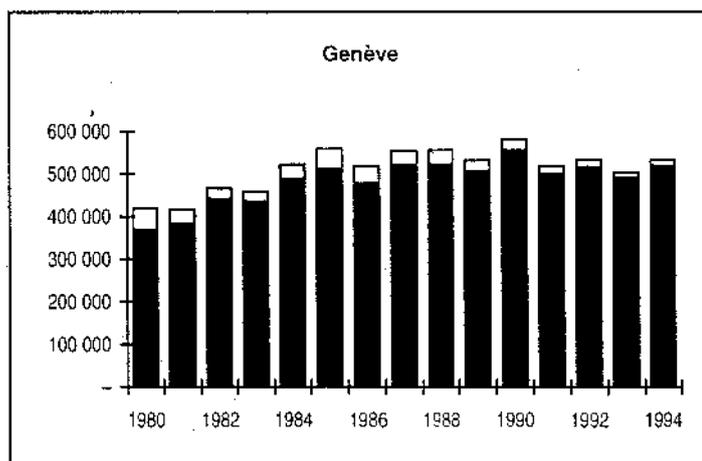
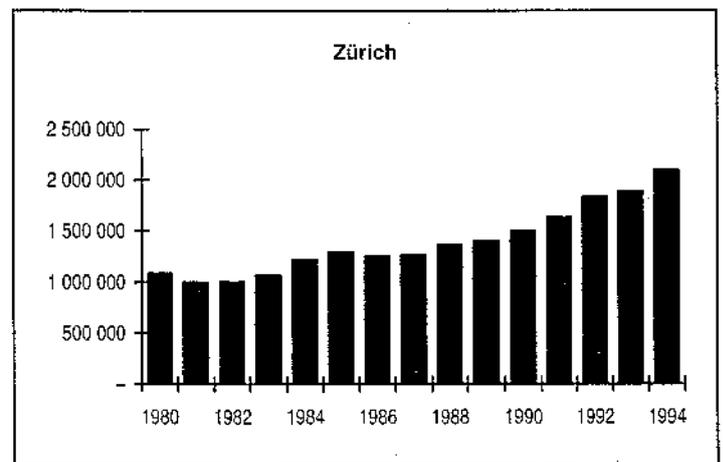
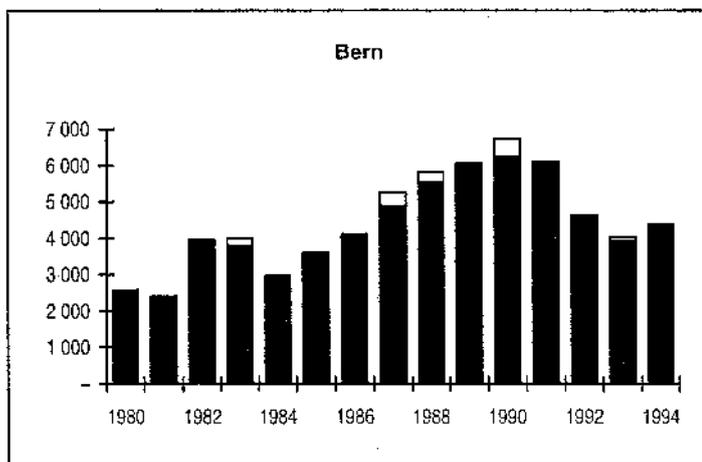
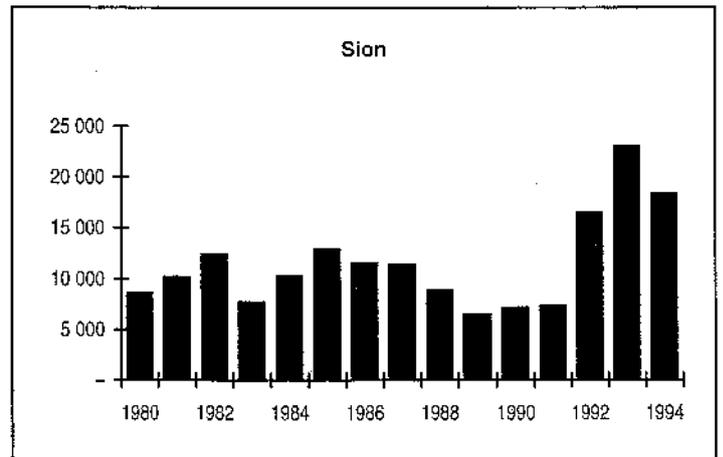
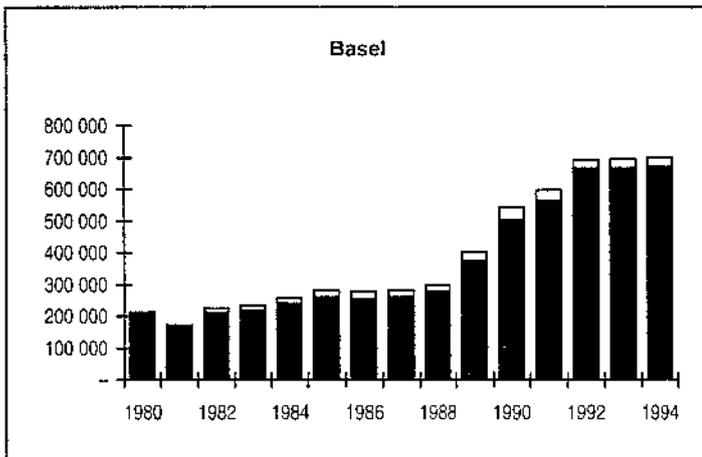
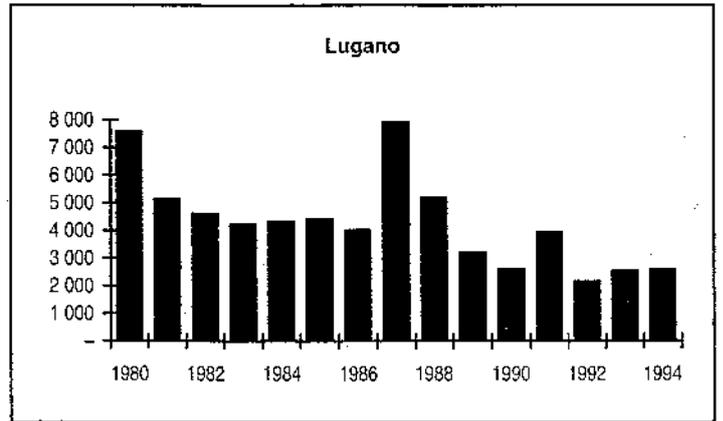
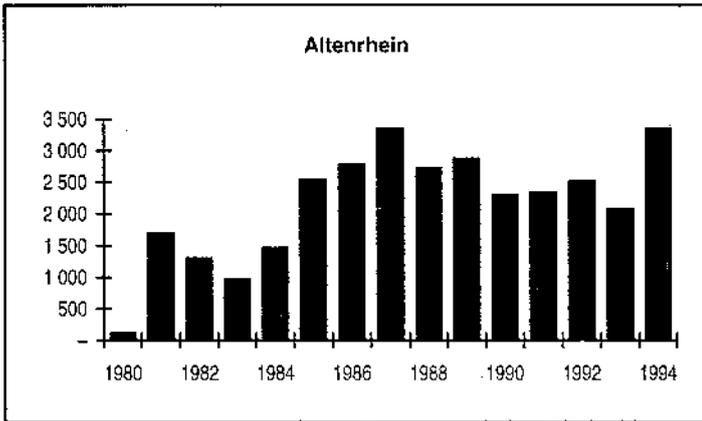
15. Passagiere im Nichtlinienverkehr nach Flughäfen
Passagers dans le trafic hors des lignes par aéroport

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

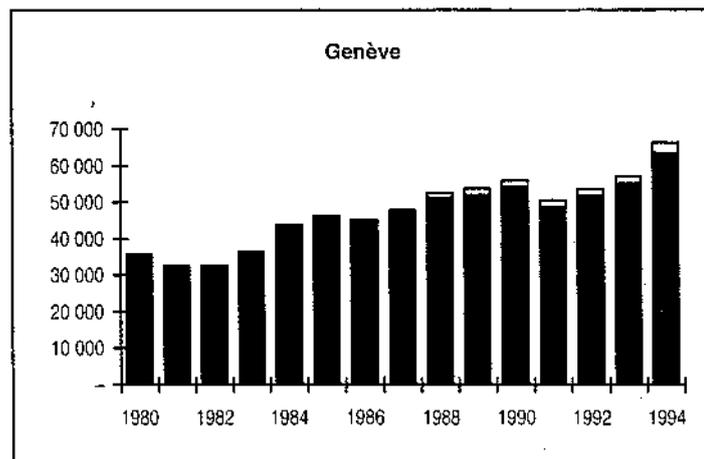
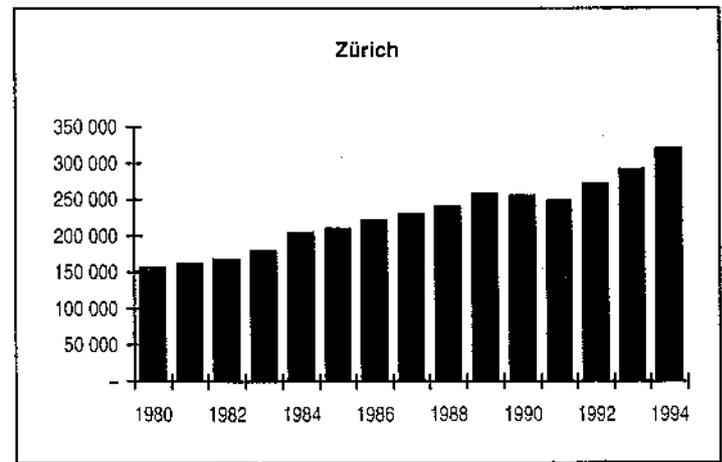
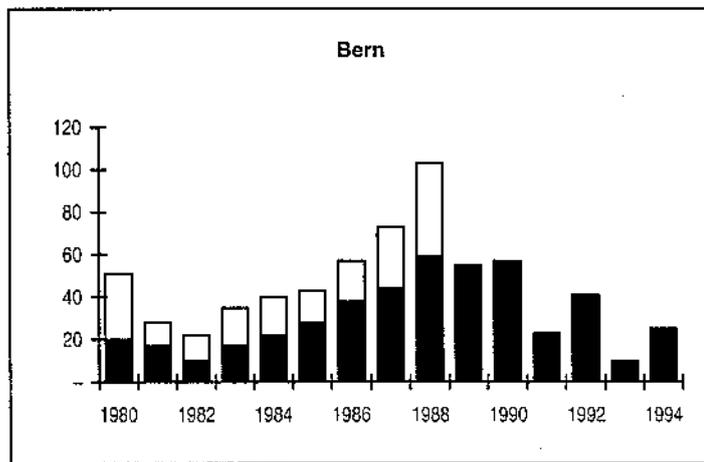
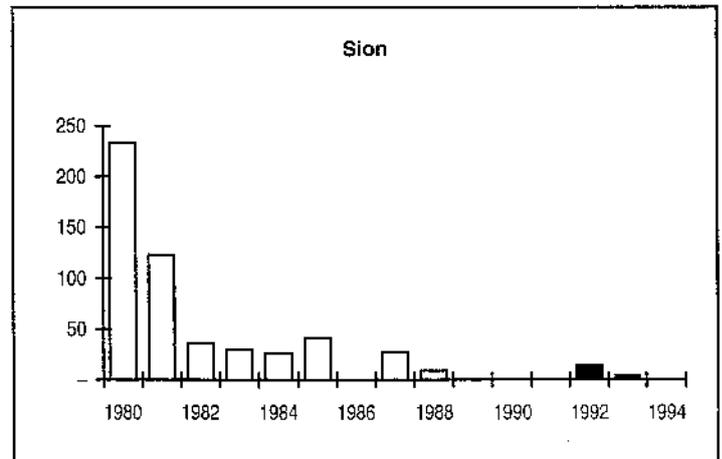
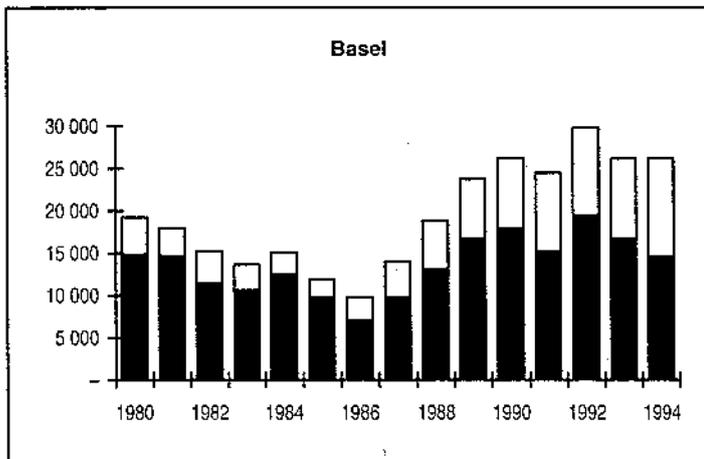
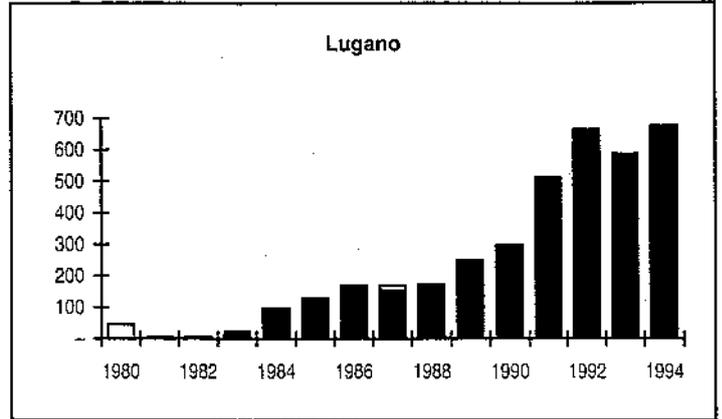
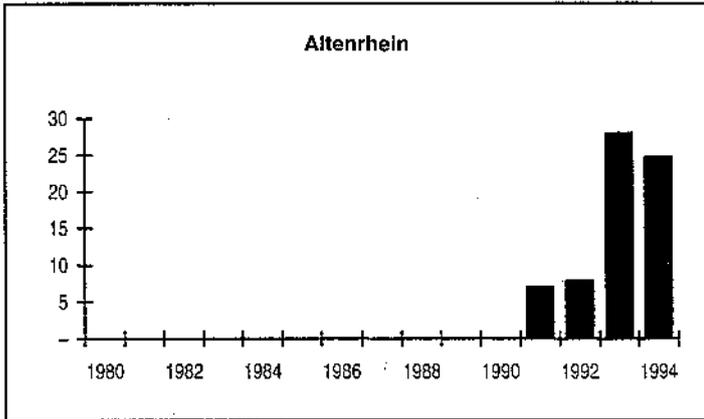
Eigenverkehr in Tonnen
Trafic local en tonnes

	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

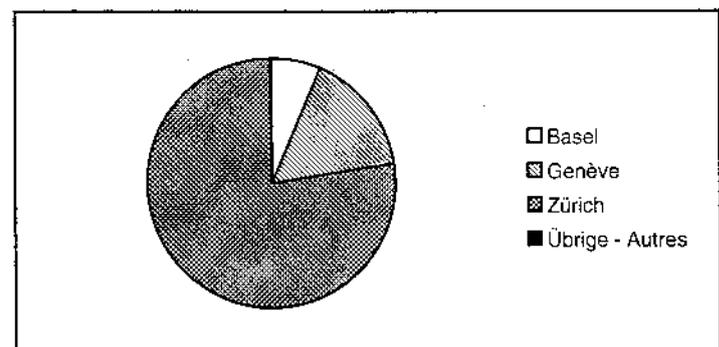
	Linien- verkehr <i>Trafic de lignes</i>	Nichtlinien- verkehr <i>Trafic hors des lignes</i>	Total <i>Total</i>
Lugano			
1980	-	44	44
1981	-	6	6
1982	6	-	6
1983	25	-	25
1984	95	2	97
1985	127	1	128
1986	171	-	171
1987	155	15	170
1988	174	-	174
1989	251	-	251
1990	296	1	297
1991	513	-	513
1992	665	1	666
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



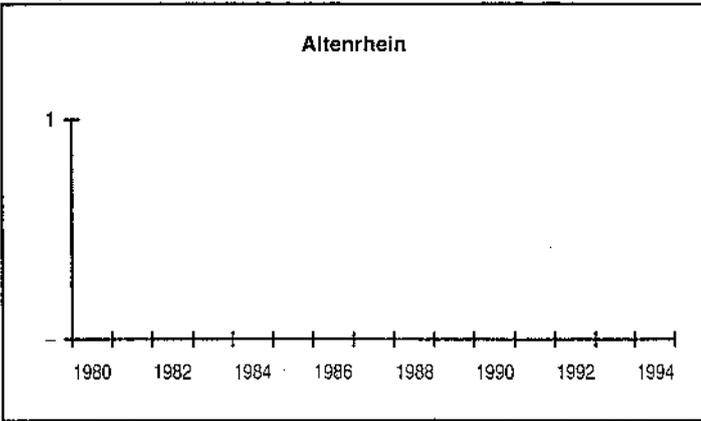
17. Postverkehr nach Flughäfen
Trafic postal par aéroport

	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

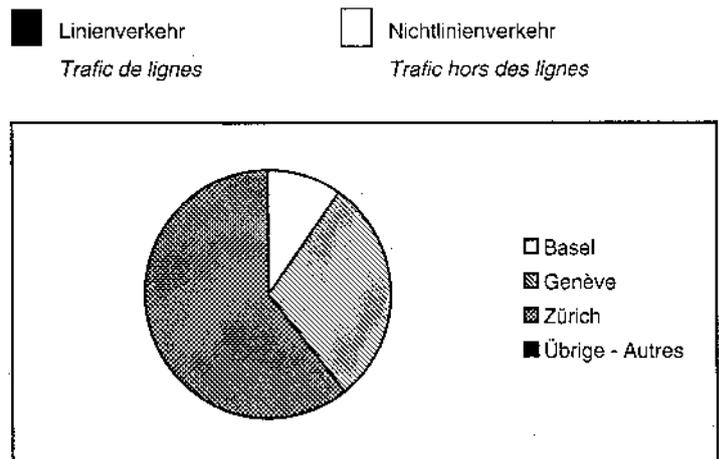
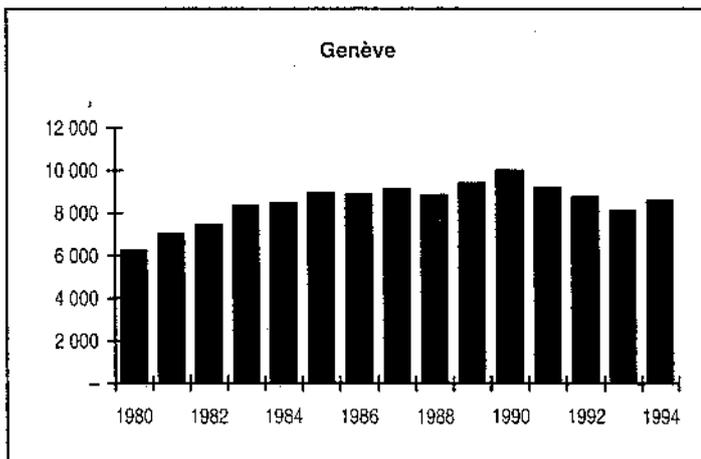
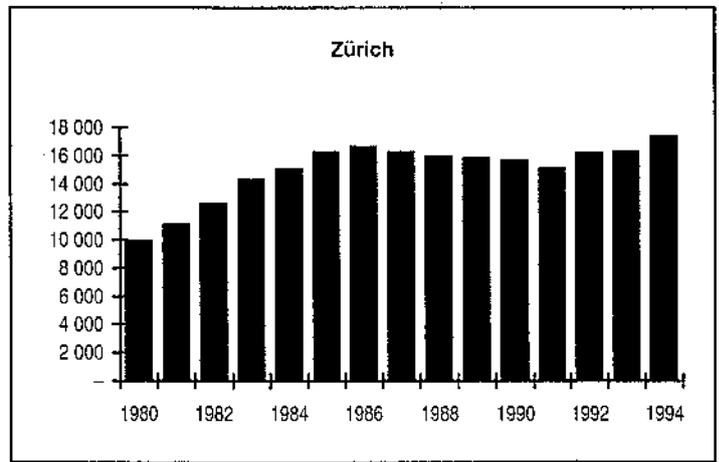
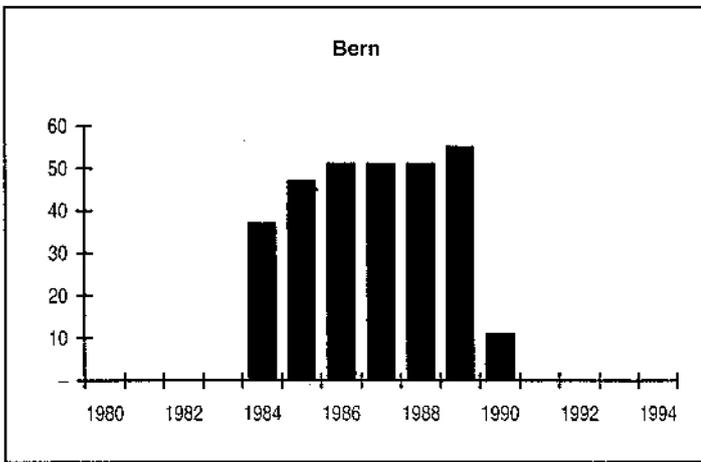
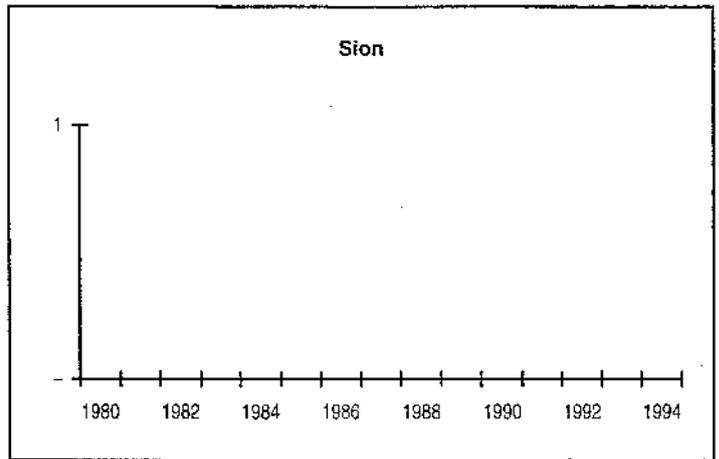
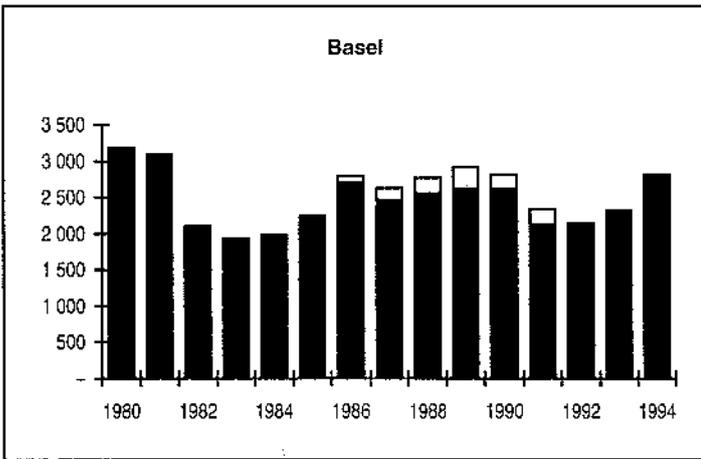
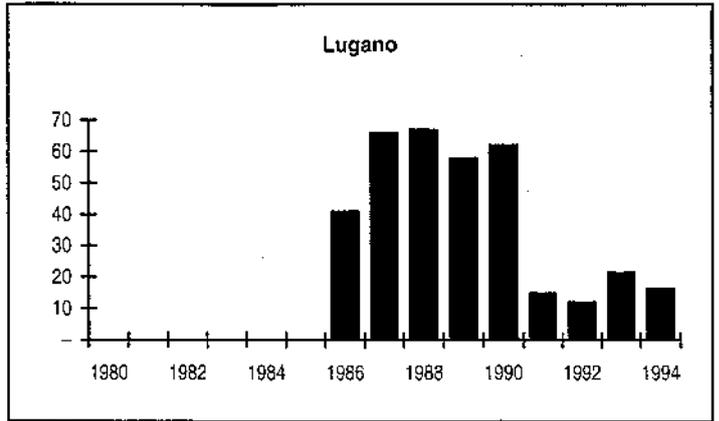
Eigenverkehr in Tonnen
Trafic local en tonnes

	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	Yugoslavie
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	Brésil
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 Vol à moteur	Segelflug Vol à voile	Fallschirm Parachutisme	Motorflug Vol à moteur	Segelflug Vol à voile	Fallschirm Parachutisme	
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 Cours	Schüler in Ausbildung Elèves en formation	Examen bestanden Examen réussi	Kurse Cours	Schüler in Ausbildung Elèves en formation	Examen bestanden Examen réussi	
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
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
Total Unfälle ¹ <i>Total des accidents ¹</i>							
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 <i>Nombre des accidents mortels</i>							
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 <i>Nombre de morts</i>	16	1	10	1	3	–	31
	8	–	2	2	2	–	14
Zerstörte Luftfahrzeuge . <i>Aéronefs détruits</i>	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 aériens bilatéraux conclus par la Suisse

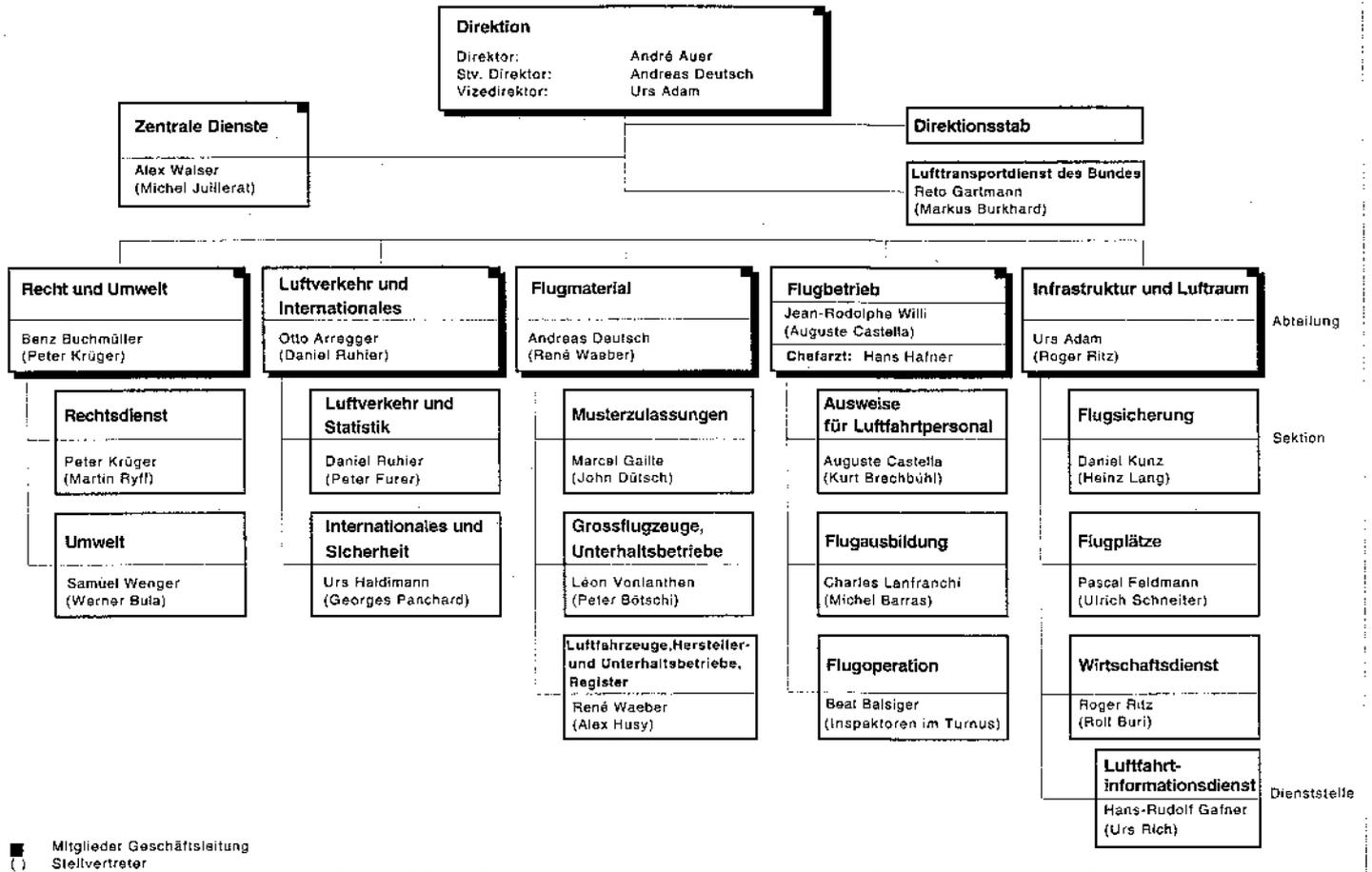
Stand: 12.06.1995
Etat: 12.06.1995

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>Bahrein</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

