

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Die schweizerische Zivilluftfahrt

Office fédéral de l'aviation civile

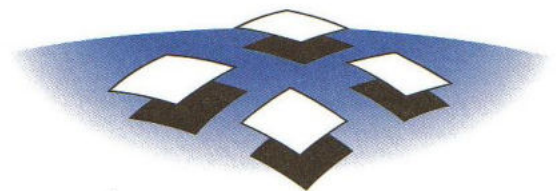
L'aviation civile suisse

Ufficio federale dell'aviazione civile

1996

Uffizi federal da l'aviazion civila

Federal Office for Civil Aviation



Umschlag

Der Umschlag zeigt Modellaufnahmen der zurzeit in Ausführung begriffenen Neubauten des Bundes (1. Umschlagseite) sowie der Swisscontrol (letzte Umschlagseite) auf dem Flughafen Bern–Belp.

Couverture

La couverture montre des photos-modèles des nouveaux bâtiments actuellement en construction sur l'aéroport de Berne–Belp, à savoir la nouvelle base de la Confédération (1ère page) et la nouvelle tour de contrôle de Swisscontrol (dernière page).

Die Schweizerische Zivilluftfahrt 1996

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort des Direktors.....	3
Liberalisierung der schweizerischen Luftverkehrspolitik..	4
Ziele der schweizerischen Luftverkehrspolitik	
Liberalisierungsmassnahmen	
Einbezug der Flughäfen	
Liberalisierung der Luftverkehrsbeziehungen	
Revision von Artikel 103 Luftfahrtgesetz	
1 Internes	6
11 Personelles	
12 Organisation	
13 Finanzen	
14 Öffentlichkeitsarbeit	
2 Recht und Umwelt	7
21 Rechtsetzung und Rechtsanwendung	
22 Massnahmen im Umweltschutzbereich	
3 Luftverkehr und Internationales.....	9
31 Internationales	
32 Linienverkehr	
33 Nichtlinienverkehr	
34 Sicherheitsmassnahmen	
35 Erleichterungen im Luftverkehr (Facilitation)	
4 Flugmaterial.....	14
40 Europäische Zusammenarbeit	
41 Musterzulassungen	
42 Luftfahrzeugregister	
43 Aufsicht über die Luftfahrzeuge	
44 Aufsicht über Luftfahrtbetriebe	
5 Flugbetrieb	16
50 Allgemeines	
51 Fliegerärztlicher Dienst	
52 Flugoperation	
53 Luftfahrtpersonal	
54 Schulen, Kurse und Prüfungen	
55 Luftpolizeiliche Bewilligungen	
56 Such- und Rettungsdienst (SAR)	
6 Infrastruktur und Luftraum	19
61 Flugplätze	
62 Luftraum	
63 Infrastrukturgebühren	
64 Luftfahrtinformationsdienst (CAIS)	
Verzeichnis der Statistiktafeln	38
Organisation des Bundesamtes für Zivilluftfahrt.....	73

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

Auskünfte: Sektion Luftverkehr und Statistik
Tel.: 031 325 91 75 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 1996

Table des matières

	Page
Propos du directeur.....	21
La libéralisation de la politique aéronautique Suisse.....	22
Objectifs de la politique aéronautique suisse	
Mesures de libéralisation	
Association des aéroports aux négociations	
Libéralisation des relations aéronautiques	
Révision de l'article 103 LA	
1 Affaires internes	23
11 Personnel	
12 Organisation	
13 Finances	
14 Relations publiques	
2 Droit et environnement.....	25
21 Législation et application du droit	
22 Protection de l'environnement	
3 Transport aérien et affaires internationales.....	27
31 Affaires internationales	
32 Trafic de lignes	
33 Trafic hors des lignes	
34 Mesures de sûreté	
35 Facilitation dans le trafic aérien	
4 Matériel aéronautique.....	31
40 Coopération européenne	
41 Certifications de type	
42 Registre matricule des aéronefs	
43 Surveillance de la navigabilité des aéronefs	
44 Surveillance des entreprises	
5 Service de vol.....	33
50 Généralités	
51 Service médical de l'aviation	
52 Opérations de vol	
53 Personnel navigant	
54 Ecoles, cours et examens	
55 Autorisations de police aérienne	
56 Services de recherches et de sauvetage (SAR)	
6 Infrastructure et espace aérien.....	36
61 Aéroports	
62 Espace aérien	
63 Produit des redevances de l'infrastructure	
64 Service d'information aéronautique	
Liste des tableaux statistiques.....	38
Organigramme de l'Office fédéral de l'aviation civile.....	73

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

Informations: Section transport aérien et statistique
Tél.: 031 325 91 75 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.

La navigation aérienne et l'Office fédéral de l'aviation civile en 1996

Propos du directeur

Chères lectrices, chers lecteurs,

Dans de nombreux domaines, 1996 aura été une année mouvementée à bien des égards. L'aviation n'a pas été épargnée car la complexité des problèmes et les contraintes de toute nature n'ont cessé de croître dans tous nos secteurs d'activité. Le présent rapport vous fournira des précisions à ce sujet.

La décision de Swissair de retirer de Genève la plupart de ses vols long-courriers a été pour le grand public un événement majeur, parce que lourd de conséquences. Le Conseil fédéral a réagi rapidement et à bon escient en se prononçant clairement pour l'ouverture du marché du transport aérien. Complétée par des objectifs libéraux de politique aéronautique, cette démarche permet de créer sans aucun doute un contexte favorable au développement à long terme de l'aviation civile suisse.

Les choses ont également bougé dans d'autres secteurs de l'office; j'en relève quelques-unes dont l'issue est positive: la concession de construire pour modifier le terminal gros-porteurs à Genève; l'autorisation générale d'exploitation délivrée à la nouvelle compagnie charter Edelweiss Air; la concession à Air-Glacières pour la ligne Sion-Zurich; les vols d'essais à Lugano visant à tester la navigation satellitaire; l'augmentation de 60 à 100 sièges de l'offre Crossair dans le trafic de lignes; l'augmentation à 20 mio de francs du capital-actions de Swisscontrol, dont le 99,9% est détenu par la Confédération; l'achèvement du programme de certification pour l'hélicoptère Agusta A-109K2 de la Rega; l'octroi d'une concession d'exploitation et d'une concession-cadre pour l'agrandissement de l'aéroport de Lugano; la contribution extraordinaire de la Confédération à l'OACI en faveur du programme visant à améliorer la sécurité dans l'aviation civile; la signature d'un accord avec les Etats-Unis d'Amérique aux fins d'harmoniser les prescriptions techniques dans

l'aviation; l'achèvement de l'étude de faisabilité pour un centre commun franco-suisse de contrôle aérien à Genève; le séminaire sur les aspects juridiques et administratifs de l'aviation pour les nouveaux Etats-membres de la CEAC; la procédure de consultation relative à la révision de la loi sur l'aviation.

Par ailleurs, l'office a été très actif dans les organisations internationales. En effet, les développements dans le transport aérien - orienté de par nature sur des objectifs internationaux - sont déterminants pour un petit pays comme la Suisse. Dans ce contexte, nos efforts ont porté sur la représentation et la sauvegarde de nos intérêts au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC), des autorités conjointes de l'aviation (JAA) et d'Eurocontrol.

La sauvegarde des intérêts aéronautiques suisses se présente sous des formes variées et suppose des efforts permanents. La situation évolue, comme dans la surveillance où les exigences - moins quantitatives mais plus complexes en fonction des innovations techniques et de la globalisation - sont toujours plus élevées. Or il est souvent difficile de les satisfaire en raison des restrictions dans les domaines des finances et du personnel. Toutefois, le fort esprit d'équipe qui caractérise notre office aura permis d'accomplir nos tâches essentielles. Que toutes nos collaboratrices et tous nos collaborateurs soient remerciés de leurs efforts et de leur engagement.

J'exprime aussi ma gratitude à nos lectrices et lecteurs pour l'intérêt qu'ils portent à notre aviation civile et j'espère que tous auront du plaisir à consulter le présent document.

André Auer

La libéralisation de la politique aéronautique Suisse

Objectifs de la politique aéronautique suisse

Les objectifs de la politique aéronautique suisse visent à établir les conditions-cadres qui permettent à l'aviation civile d'accomplir ses tâches d'intérêt général au sein d'un système de trafic national et international, tout en remplissant son mandat de manière sûre, efficace et écologique.

Il s'agit de créer en l'occurrence les conditions propres à développer de bonnes liaisons avec les centres européens et à desservir les principales métropoles des autres continents aussi bien que nos voisins.

Les compagnies aériennes suisses sont à cet égard un instrument important de la mise en oeuvre de la politique aéronautique de notre pays. Leur rentabilité doit donc être préservée. Simultanément, une attention toute particulière sera vouée à l'intérêt qu'ont les différentes régions du pays à bénéficier d'une offre adéquate.

Mesures de libéralisation

Cette année, le Conseil fédéral a eu l'occasion de débattre de ces objectifs, notamment après la décision du conseil d'administration de Swissair de transférer à Zurich la plupart des vols intercontinentaux qui touchaient Genève. Le 8 mai, il a décidé de libéraliser la politique aéronautique suisse.

Sa démarche s'articule essentiellement autour des trois axes suivants:

- association plus étroite des aéroports aux négociations de trafic aérien;
- libéralisation accrue par le biais des accords bilatéraux de trafic aérien;
- révision de l'article 103 de la loi sur l'aviation.

Association des aéroports aux négociations

Jusqu'à présent, les aéroports suisses étaient associés aux négociations concernant le trafic aérien de manière ponctuelle, en fonction des intérêts en présence. A titre d'exemple, les représentants des trois aéroports nationaux ont participé d'emblée à la préparation des négociations avec l'union Européenne (UE). Ils ont de la sorte toujours obtenu de première main les informations sur l'évolution des pourparlers et pu faire valoir leurs intérêts avant chaque nouvelle série d'entretiens. Toutefois, en accord avec la Commission européenne, les négociations proprement dites sont réservées aux représentants des autorités fédérales. Les aéroports ont été associés plus étroitement aux négociations portant sur l'accord Open Sky conclu avec les Etats-Unis. Leurs représentants ne se limitaient pas à coopérer à la préparation des dossiers, mais ils ont pu assister aux négociations, s'ils le désiraient. Dans ces deux cas précis, le fait d'associer les représentants des aéroports aux négociations était logique, eu égard aux répercussions de l'accord sur les aéroports.

La participation des aéroports, qui était plutôt ponctuelle, a été institutionnalisée par la décision du Conseil fédéral du 8 mai. Désormais, leurs représentants ne seront pas seulement informés sur le programme des négociations, mais

ils pourront encore indiquer, dans chaque cas particulier, s'ils souhaitent participer à la préparation des dossiers ou assister personnellement aux pourparlers, auxquels ils seront associés en fonction des intérêts en présence. Cette démarche a été concrétisée à plusieurs reprises; toutefois, il faut veiller à ce que la position de la Suisse lors des discussions ne soit pas trop marquée par des intérêts régionaux. Ces derniers doivent s'intégrer dans une stratégie de négociations nationale et cohérente, qui repose sur une politique aéronautique crédible.

Libéralisation des relations aéronautiques

La libéralisation de nos relations aéronautiques sera poursuivie. Actuellement, les clauses de plusieurs accords de trafic aérien présentent encore d'importantes différences quant aux droits de trafic, aux capacités ou à la désignation des compagnies. Il est évident que leur définition dépendra toujours de la disposition de l'Etat partenaire à ouvrir son marché. Force est de constater que de nombreux Etats adoptent encore une position empreinte surtout de protectionnisme, tendance encore renforcée par la situation économique générale. La décision du 8 mai précise clairement que notre pays ne fera pas de cadeaux lors des négociations, mais qu'il demandera toujours une réciprocité équitable.

Dans la mise en oeuvre de ladite décision, la difficulté consiste justement à définir cette réciprocité dans chaque cas particulier. Ainsi, par exemple, l'octroi des droits de trafic en 5e liberté via Genève ne doit pas nécessairement être compensé par les mêmes droits en faveur des compagnies suisses dans un autre pays. On pourrait envisager en contrepartie l'octroi de droits supplémentaires d'atterrissage, l'augmentation des capacités ou tout autre forme de compromis (trade-off), voire récompenser un Etat qui aurait fait des concessions antérieurement en ouvrant son marché de manière unilatérale. Dans ce contexte, il est important qu'il y ait un certain équilibre entre l'objet de la négociation et les aspects économiques.

Un premier pas vers l'ouverture du marché national du transport aérien consistait à adapter les accords qui ne prévoyaient pour les compagnies étrangères qu'un seul point d'atterrissage dans notre pays et excluaient en fait ceux qui n'étaient pas expressément désignés. Il s'agissait des accords conclus avec la Hongrie, la Bulgarie, le Kenya et l'Afrique du Sud. Une ouverture du marché a pu être conclue avec ces trois derniers pays. Concernant la Hongrie, la demande suisse est toujours examinée par les autorités de Budapest.

L'ouverture du marché ne garantit pas à elle seule la desserte optimale de certains aéroports. Une politique libérale a pour objectif de créer les conditions-cadres qui permettent à la concurrence de jouer pleinement son rôle. Toutefois, les flux de trafic ne s'en trouveront pas automatiquement modifiés.

Révision de l'article 103 LA

Le Conseil fédéral a également décidé de réviser l'article 103 de la loi sur l'aviation (LA), une disposition qui se compose des trois principaux éléments suivants:

- le monopole en faveur de Swissair pour toutes les lignes aériennes d'intérêt général;
- l'obligation pour la Confédération de participer financièrement à cette entreprise, afin que celle-ci conserve son caractère d'économie mixte;
- l'approbation obligatoire de ses statuts par le Conseil fédéral.

Toute révision dont le but unique serait d'accroître la concurrence n'aurait que peu de sens; elle doit donc déboucher sur l'abrogation de l'article 103. En effet, l'abolition du monopole n'obligera plus la Confédération à participer à une compagnie d'aviation ni le Conseil fédéral à approuver ses statuts. Toutefois, il faudra tenir compte ailleurs dans la

loi de la situation de concurrence résultant de la suppression du monopole.

S'agissant de l'exploitation de lignes aériennes régulières, la révision prévoit une procédure en deux volets pour les entreprises de transport aérien, qu'elles soient suisses ou étrangères. L'entreprise sollicitant une concession doit déjà être titulaire d'une autorisation d'exploitation qui comprend des éléments tant économiques que techniques et opérationnels tels que la capacité financière, le droit d'utilisation ou l'organisation adéquate.

Il faudra également définir les critères applicables à l'octroi des concessions. L'idée selon laquelle la loi sur l'aviation doit conserver son caractère de loi-cadre n'est pas abandonnée pour autant. Toutefois, les éléments les plus importants des nouvelles "règles du jeu" devront au moins apparaître dans le texte de loi. En revanche, les critères décisionnels - par exemple pour l'octroi d'une concession - seront fixés dans l'ordonnance.

Le 9 décembre, le Conseil fédéral a soumis le projet de modification de la loi à une large consultation, dont le délai expire à fin février 1997.

1 Affaires internes

11 Personnel

Le 1er janvier, l'effectif du personnel s'élevait à 147,5 unités (1995: 141). Pendant l'année, une collaboratrice et cinq collaborateurs ont fait valoir leur droit à la retraite: le 31 mars, M. **Andreas Deutsch**, directeur suppléant et chef de la division Matériel aéronautique (19 années de service); le 31 mai, M. **Daniel Lehmann**, adjoint auprès de la section Espace aérien (27 années de service); le 30 juin, Mme **Silvia Brientini**, responsable de la gestion administrative et opérationnelle du Service des transports aériens de la Confédération STAC (33 années de service); le 31 juillet, M. **Beat Balsiger**, chef de la section Opérations de vol (cinq années de service); le 31 août, M. **Werner Hensch**, inspecteur du matériel aéronautique auprès de la section Aéronefs, entreprises de construction et d'entretien, registre (27 années de service); le 30 septembre, M. **Anton Schärli**, fonctionnaire spécialiste auprès de la section Service juridique (34 années de service).

Pour succéder à Beat Balsiger, le Conseil fédéral a nommé M. **Peter Thut** en qualité de nouveau chef de la section Opérations de vol à partir du 1er août. M. Léon Vonlanthen ayant succédé à M. Andreas Deutsch en qualité de nouveau chef de la division Matériel aéronautique avec le titre de sous-directeur, le Conseil fédéral, pour le remplacer, a désigné Mme **Elisabeth Stocker** à la tête de la section Avions de transports et entreprises d'entretien à partir du 1er septembre.

L'office participe activement depuis plusieurs années aux travaux des JAA. Afin de satisfaire aux exigences de l'application des JAR (Joint Aviation Rules), l'office bénéficie de quelques postes temporaires.

12 Organisation

Au cours de l'année, l'office a à nouveau introduit de nouvelles applications TED, entrepris des analyses TED et amélioré la bureautique. Une analyse préliminaire a été effectuée en vue de remplacer le système comptable informatisé par SAP R/3; en effet, le système actuel n'est

plus compatible avec les exigences de la révision comptable informatisée. L'introduction des JAR et les délais imposés provoquent inmanquablement la mise à jour constante des priorités, notamment pour ce qui concerne le support informatique.

Dans le souci de maîtriser au mieux les conséquences de l'accroissement constant des tâches de surveillance, ainsi que leur complexité, l'office examine régulièrement le fonctionnement de ses structures et procède, le cas échéant, à des adaptations ponctuelles ou sectorielles.

13 Finances

Suite à l'autonomie financière de Swisscontrol intervenue le 1er janvier, l'ensemble des dépenses de l'office s'est réduit à 75,6 (303,5) millions de francs. Quant aux recettes, elles ont atteint 24,9 (259,4) millions de francs. Les principales dépenses sont les suivantes:

Principales dépenses (Mio. CHF)	1995	1996	+/-
Sécurité aérienne (exploitation, installations)	221.9	5.2	-98%
Mesures de sûreté	11.8	12.0	2%
Travaux de construction et prêts, aérodromes	8.4	9.6	14%
Formation du personnel de l'aéronautique	20.5	11.5	-44%
Cotisations OACI	0.9	1.1	22%
Personnel	17.4	18.0	3%

Les recettes sont principalement constituées par les redevances de navigation aérienne, soit 16,9 millions de francs (facturation à Swisscontrol, 241,2 millions de francs en 1995 lorsque cette société n'était pas encore financièrement autonome).

14 Relations publiques

L'office a publié 24 (19) communiqués de presse.

2 Droit et environnement

21 Législation et application du droit

211 Révision de la loi sur la navigation aérienne

Le 9 décembre, le projet modifiant les dispositions relatives à l'aviation commerciale (art. 27 à 35 et 103) a été soumis à une procédure de consultation, dont le délai expirait à fin février 1997. De nouvelles dispositions relatives aux recours et à l'infrastructure aéronautique (art. 6, 37 à 39, 40a et 50) se trouvaient également en consultation - avec délai de réponse fixé au 25 février 1997 - dans le cadre d'un projet de loi intitulé „Coordination et simplification des procédures de décision“. Par ailleurs, la loi fédérale du 21 décembre 1995 modifiant la loi d'organisation judiciaire (recours contre les concessions d'aéroport) est entrée en vigueur le 10 avril.

212 Autres textes relevant du droit aérien

L'ordonnance concernant les émissions des aéronefs a été soumise à une révision totale. Trois autres textes d'exécution ont été modifiés, à savoir l'ordonnance sur l'aviation, le règlement concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique et l'ordonnance concernant l'organisation et le fonctionnement du service de recherches et de sauvetage de l'aviation civile.

213 Unification du droit international

De nouvelles conditions d'application de l'Accord multilatéral du 12 février 1981 relatif aux redevances de routes sont entrées en vigueur le 1er juillet.

214 Droit de transport aérien

Le 29 mai, le Conseil fédéral a relevé, avec effet au 1er avril 1997, de 200'000 à 500'000 francs la somme de responsabilité civile des compagnies suisses en cas de dommages corporels. A la fin de l'année, 46 compagnies (dont Swissair et Crossair) opérant sur le plan international avaient signé l'arrangement „Intercarrier Agreement“ de l'Association du transport aérien international (IATA), selon lequel elles renoncent aux limites fixées pour la responsabilité civile des transporteurs.

215 Procédures pénales

L'office a ouvert 266 (270) enquêtes à la suite de contraventions ou d'actes délictueux: 69 (72) ont été suspendues, 55 (75) ont fait l'objet d'un mandat de répression ou d'un prononcé pénal et neuf (10) ont été déférées au juge ordinaire ou à une autorité étrangère. Sur 47 (41) infractions mineures, 26 (37) se sont soldées par des avertissements. Dans 71 (72) cas, la décision n'est pas encore rendue.

Des 72 (95) procédures encore en suspens au début de l'année, 39 (19) n'ont pas pu être liquidées; quant aux autres cas, six (2) ont été transmis au juge; sur ce nombre, trois (1) ont fait l'objet d'une décision juridictionnelle. Douze (31) enquêtes se sont soldées par des non lieux et 12 (29) ont fait l'objet de mandats de répression. Sur 13 (14) cas mineurs, cinq (5) se sont soldés par des avertissements.

216 Retrait ou restriction de licences

L'office a invoqué des motifs médicaux à l'appui de 27 (18) décisions de retrait, dont la durée varie:

- dans 17 (13) cas, elle est indéterminée;
- dans dix (5) cas, elle vaut jusqu'à ce que les titulaires aient passé un nouvel examen médical ou se soient soumis à une expertise.

Dans 16 (13) cas, et pour divers motifs, il a en outre ordonné les mesures suivantes:

- six retraits de licences pour des durées allant d'un à deux mois suite à des infractions (vols à faible hauteur);
- un retrait de licence pour un pilote professionnel d'hélicoptères jusqu'à ce que le titulaire ait suivi une formation complémentaire achevée par un vol de contrôle.
- un retrait de licence pour une durée de trois mois, suite à une infraction (mise en danger de tiers au sol);
- à la suite d'accidents d'aviation ou d'incidents, retrait d'une licence de pilote de ballon pour une année, limitation d'une licence de pilote d'hélicoptère et obligation de suivre une formation complémentaire (vol en montagne), ainsi que quatre 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.

217 Recours

Le 15 janvier, le département a rejeté les recours de deux communes contre des modifications de deux annexes au règlement d'exploitation de l'aéroport de Zurich, approuvées par l'office. L'objet de ces modifications était de déplacer, à titre d'essai, une partie du trafic aérien sur une autre route dans le but de remédier aux retards des vols du trafic de lignes et des charters.

Une commune avait recouru contre deux décisions de l'office prises dans le cadre de l'attribution du contingent des vols de nuit de l'horaire d'été 1994 et accordant à deux compagnies charter, des mouvements de réserve pour des retards prouvés dus à des motifs de sécurité aérienne (ATC) sur l'aéroport de Zurich. Le 27 février, le département a rejeté ces recours.

Le 9 juillet, le Tribunal fédéral a rejeté un recours administratif contre une décision du DFTCE rendue sur recours d'un candidat pilote qui avait été déclaré inapte à l'obtention de la licence de pilote professionnel en raison d'une forte déficience de la vision des couleurs. La décision de l'office a ainsi été confirmée.

Le 12 juillet, le département a rejeté deux recours contre une décision de l'office en vertu de laquelle l'exploitation des hélicoptères Robinson de type R22 et R44 avait été restreinte et des exigences supplémentaires avaient été posées aux pilotes de Robinson.

218 Registre des aéronefs

Le nombre total d'aéronefs inscrits au registre est passé de 400 à 398 unités durant l'année. On a dénombré 41 (30) nouvelles inscriptions et 43 (44) radiations.

Le nombre d'avions dont la masse maximale au décollage

est supérieure à 9000 kg a passé de 103 à 104 unités. Quant aux avions plus légers, leur nombre a augmenté d'une unité également; ils représentent néanmoins avec 185 (184) unités toujours près de la moitié des aéronefs inscrits au registre.

Quatre hélicoptères ont été inscrits au registre et sept en ont été radiés, ce qui donne un nouveau total de 102 (105) unités enregistrées. La présence au registre de quatre planeurs/motoplaneurs et de trois ballons relève de l'anecdote.

Le nombre des hypothèques sur aéronef a diminué de trois unités et s'élève à 334, ce qui correspond à 46 (94) nouvelles inscriptions contre 49 (68) radiations.

Le montant total des hypothèques a augmenté d'environ 90 millions de francs pour atteindre 52'782 (52'695) millions de francs.

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 17'480 (16'685) pour les pilotes de parapente et à 6'287 (6'136) pour ceux de planeur de pente. Cette augmentation du nombre de licences - dont la durée de validité est illimitée - est à mettre en relation avec celui, en léger recul, de pilotes qui pratiquent effectivement ce sport. En effet, selon le recensement des assurances responsabilité civile conclues, leur nombre s'élevait respectivement à quelque 9'900 (10'200) et 2'500 (2'700). L'intérêt pour le vol de parapente avec un passager est toujours très marqué, puisque quelque 660 (600) pilotes actifs effectuent de tels vols sur la base d'une licence spéciale.

22 Protection de l'environnement

Les questions environnementales auxquelles l'aviation civile suisse est confrontée sont de plus en plus variées. L'importance qu'elles revêtent sur le plan politique ne cesse de croître, puisqu'aux thèmes „traditionnels" - bruit et pollution de l'air - viennent s'ajouter le climat, les émissions de particules et de vapeur d'eau ainsi que, dans une moindre mesure, les risques, les décharges de carburant, la protection du paysage, les radiations, les traînées de condensation, etc. La charge de travail liée à ces questions ne touche pas qu'un seul service de l'office, mais se retrouve dans les procédures relatives aux autorisations, aux concessions, aux certifications ou aux approbations, dans des négociations, dans les avis donnés sur les projets de loi en relation avec l'environnement, ainsi que dans les réponses aux différentes requêtes, réclamations ou interventions parlementaires. Relevons que le bruit figure toujours au premier plan des préoccupations. A long terme, les questions concernant les polluants atmosphériques et l'effet de serre devraient gagner en importance.

Au cours de l'année, l'office a procédé au calcul de trois cadastres de bruit pour les aérodromes civils et des quatre premiers cadastres pour des aérodromes exploités civilement et militairement. Tant la coordination introduite entre les organes civils et militaires que les deux modèles de calculs utilisés ont fait leurs preuves. Désormais, 64 installations aéronautiques disposent de cadastres de bruit ou de courbes d'exposition au bruit, ce qui correspond au 78% des aérodromes attribués à notre office.

L'office a accordé la certification bruit à 58 types d'aéronef et établi 251 certificats de bruit; il a en outre vérifié 14 types de réacteurs quant à leur conformité aux normes applicables aux gaz d'échappement et délivré la certification correspondante. Les mesures de bruit effectuées par ses services spécialisés se sont limitées à deux types d'aéronefs et à une évaluation des immissions. L'ordonnance concernant les émissions des aéronefs (OE), dont la première édition date du 5 octobre 1984, a été entièrement révisée; elle tient compte des nouvelles normes de l'OACI en la matière et est entrée en vigueur le 1er février. Les conditions d'application plus sévères pour les aéronefs suisses subsistent. Compte tenu des efforts produits au sein des JAA visant l'égalité, il sera toujours plus difficile d'appliquer des normes de certifications plus sévères, même si elles sont acceptées et soutenues par les milieux suisses concernés.

Les restrictions d'utilisation pour les avions du chapitre 2 ont entraîné une diminution des mouvements de ces appareils sur les aéroports suisses; leur part atteint à peine cinq pour cent. Il convient de relever également que la pression exercée partout en Europe a incité de nombreux exploitants à équiper leurs avions de 'hush-kits' et à les certifier selon le chapitre 3. Ces modifications ne permettent pas d'obtenir une réduction du bruit aussi élevée qu'avec le remplacement des réacteurs par des engins modernes et plus efficaces. Il apparaît déjà que des restrictions d'exploitation seront prononcées dans un proche avenir à l'égard de certains avions du chapitre 3. De telles mesures devraient être coordonnées au moins sur le plan européen; les premiers entretiens ont eu lieu au sein de la CEAC.

Dans le programme de recherche NOXAR (concentration des oxydes d'azote à l'altitude de croisière), la phase des mesures s'est achevée en juin; les résultats devraient être disponibles dans le courant du premier semestre 1997 et fournir de précieux compléments aux modèles utilisés sur le plan mondial pour la propagation des polluants dans l'atmosphère. L'équipement de mesures sera réinstallé sur l'un des B-747 de Swissair pour le programme de recherche européen POLINAT 2 et doté de sensors supplémentaires destinés à mesurer les concentrations de vapeurs d'eau. La Suisse participe de manière essentielle à la recherche internationale de l'atmosphère, grâce notamment aux contributions de l'EPF, de la maison Ecophysics et de Swissair.

Un groupe de travail a élaboré une proposition visant à introduire des redevances en fonction des émissions d'aéronefs. Le chef du DFTCE l'a acceptée comme recommandation à l'adresse des aéroports nationaux, qui sont désormais en mesure d'introduire de telles redevances dans les tarifs d'aéroport.

Déçue par les résultats de la conférence organisée en 1995 par l'OACI sur la protection de l'environnement dans l'aviation, l'Europe a remis l'accent sur ses propres efforts visant à définir une politique environnementale commune. Elle devrait déboucher sur une classification-bruit des avions du chapitre 3 et sur la mise en oeuvre de mesures économiques incitatives. Dans ces deux domaines, la Suisse dispose d'expériences qu'elle pourrait mettre à disposition tant de la CEAC que du groupe spécialisé de l'OACI (CAEP).

3 Transport aérien et affaires internationales

31 Affaires internationales

311 Relations bilatérales

Le nouvel accord de trafic aérien avec la République d'Afrique du Sud, paraphé le 12 avril, est entré en vigueur immédiatement à titre provisoire. Il constitue une étape importante vers l'ouverture de l'un des plus importants marchés africains. Une compagnie sud-africaine est désormais autorisée à desservir également Genève. En outre, une nouvelle réglementation permettra d'établir des liaisons quotidiennes entre les deux pays dès 1998. Le 24 mai, un nouvel accord, plus libéral que l'ancien, a été paraphé avec le plus grand pays d'Amérique du Sud, le Brésil. Au cours de deux séries de négociations, la délégation suisse a pu obtenir une importante libéralisation en matière d'accès au marché. L'accord qui avait été négocié avec la Bulgarie en 1994 déjà a également été paraphé.

En outre, des négociations ont été menées avec plusieurs pays en vue de modifier les accords existants; voici un aperçu des principales modifications: plusieurs clauses de l'accord conclu avec le Canada sont libéralisées: chaque partie est autorisée à désigner deux entreprises pour exploiter les services convenus (double désignation), le nombre de vols offerts n'est plus soumis à autorisation et le système tarifaire repose sur des principes libéraux. Un pas important vers une libéralisation partielle a été franchi avec le Zimbabwe en matière de tarifs et de partage de codes; chaque partie peut désigner une compagnie complémentaire pour effectuer des vols de fret.

Les pourparlers avec le Koweït et Bahreïn visaient à modifier les tableaux de routes, afin de permettre, suite à l'ouverture partielle de Genève sur l'Amérique du Nord, de poursuivre l'exploitation des vols sur Genève. La Fédération de Russie a donné son accord de survoler la Sibérie pour desservir un nouveau point au Japon (Fukuoka); cependant, une autorisation générale de survol n'a pu être obtenue. Par contre, ce fut le cas avec la Thaïlande, qui autorise désormais, sans droits de trafic, les vols au-delà de son territoire.

Les efforts produits par la Suisse depuis une dizaine d'années pour obtenir une sixième fréquence hebdomadaire avec Hong Kong ont enfin été couronnés de succès; les pourparlers avec l'Egypte ont permis d'assouplir – que pour une année – la réglementation sur la capacité. Avec l'Inde, il a été impossible d'augmenter le nombre de vols; toutefois, les compagnies sont autorisées, par le biais d'accords commerciaux, à échanger les capacités inutilisées.

312 Relations avec l'Europe

Les négociations qui avaient débuté en 1995 se sont poursuivies. Les experts des deux parties se sont rencontrés pour des séances informelles de rédaction afin d'intégrer dans un projet d'accord les résultats obtenus à la table des négociations. Ce projet était sous toit à la fin de l'année.

Toutefois, plusieurs points n'avaient toujours pas trouvé de solution: il s'agit de la nature des droits de trafic que les compagnies suisses seraient autorisées à exercer, ainsi

que de questions institutionnelles (respect et exécution du droit, jurisprudence).

313 Organisations internationales

Des représentants de l'office ont participé aux travaux de l'OACI et de la CEAC, ainsi que de leurs diverses instances. De plus, ils ont pris une part active aux travaux d'Eurocontrol et des JAA (cf. chiffre 40). A la fin de l'année, l'OACI comptait 185 Etats membres. Notre pays est un des 33 Etats représentés au Conseil de l'organisation.

La CEAC a accepté la demande d'adhésion présentée par l'Arménie et la Moldavie, et compte désormais 35 Etats membres. Ce nouvel élargissement confirme une fois de plus la CEAC dans sa position de véritable forum européen de l'aviation civile.

L'OACI a pu entamer avec succès l'application de son programme de surveillance visant à améliorer la sécurité de l'aviation civile (Safety Oversight Programme). Il préconise que les normes définies par l'organisation, particulièrement en ce qui concerne l'état des avions exploités dans le trafic commercial, soient appliquées uniformément dans le monde entier. Les autorités des pays membres font elles-mêmes l'objet d'un examen à cette fin; s'il s'avère au terme dudit examen qu'elles ne sont pas en mesure d'accomplir leur tâche, l'OACI propose des mesures d'amélioration qui doivent être mises en vigueur dans les 90 jours. 30 Etats ont été ainsi examinés pendant l'année sous revue. La Suisse soutient le programme par une participation financière.

La CEAC poursuit le même but que l'OACI par le biais d'un programme de surveillance sur les aéronefs. Contrairement au programme de l'OACI, les Etats de la CEAC se concentrent cependant en premier lieu sur le contrôle des appareils qui circulent dans leur espace aérien. La Suisse participe également à ce programme. Il s'agit, par un système coordonné de contrôle des aéronefs étrangers, d'examiner le respect des prescriptions techniques et opérationnelles et, le cas échéant, d'interdire la poursuite du vol.

En outre, comme les années précédentes, la CEAC a traité des questions relatives à la protection du consommateur et de l'environnement, ainsi qu'à la facilitation et à la sûreté.

32 Trafic de lignes

321 Evolution du trafic

Evolution du trafic mondial de ligne (en mia.)	1995	1996	+/-
Tonnes-kilomètres	293	312	6%
Passagers	1.29	1.35	5%
Passagers-kilomètres	2 241	2 393	7%
Fret (t)	0.02	0.02	4%
Fret en tonnes-kilomètres	83.16	87.67	5%
Poste en tonnes-kilomètres	5.55	5.76	4%
Taux d'occupation des sièges	67%	68%	1

Selon les estimations de l'OACI, le trafic de lignes des compagnies des 185 Etats membres de l'organisation, exprimé en tonnes kilomètres, a augmenté sur le plan

mondial de six pour cent par rapport à l'année précédente. Quant à la croissance du trafic international, elle a atteint huit pour cent.

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

322 Tarifs

Le nombre de requêtes déposées électroniquement pour les approbations de tarifs ont continué d'augmenter considérablement. Air Canada, American Airlines, Delta Air Lines, Northwest Airlines, United Air Lines et Swissair (pour l'Atlantique Nord) ainsi que British Airways (sur le plan mondial) ont déposé par le biais de la maison ATPCO (Airline Tariff Publishing Company), de Washington, 2'989 (2'134) requêtes ne comprenant pas moins de 323'710 (241'844) tarifs particuliers. L'office est en principe disposé à accepter sous cette forme les demandes de toutes les compagnies d'aviation pour toutes les relations sur l'ensemble du globe. Toutefois, seules les compagnies susmentionnées font usage actuellement de cette possibilité. En outre, 426 (444) demandes ont été déposées par écrit.

L'office a dû rejeter en tout ou en partie 147 (57) demandes; le rejet de requêtes déposées électroniquement est dû au fait qu'elles étaient mal ou insuffisamment justifiées. Certains des tarifs refusés n'étaient pas conforme à la politique adoptée par l'office en la matière.

Dans le trafic touchant les Etats Unis, l'office a rejeté pour la première fois deux arrangements soumis directement par l'IATA relatifs à des adaptations tarifaires et à des suppléments pour le carburant pour du trafic assuré par des compagnies en 6e liberté (Air France, British Airways, Alitalia, etc). Ces entreprises ne peuvent pas exercer un effet d'entraînement sur les tarifs, mais uniquement appliquer ceux qui ont été approuvés pour les compagnies assurant des vols directs en 3e/4e libertés (American Airlines, Delta Air Lines, Northwest Airlines, Swissair et United Air Lines); ces dernières n'ont pas participé à la conférence IATA en question.

Comme l'année dernière, le marché a connu de plus en plus de tarifs spéciaux présentés à court terme, offerts et valables pour une période limitée. Swissair a poursuivi sa campagne de tarifs dits „Zap & Fly“ sur plusieurs destinations européennes et extra européennes. D'autres compagnies ont lancé des campagnes analogues. En principe, l'office n'approuve que les offres allant jusqu'au 25% du tarif de référence; celles qui y sont inférieures ne sont approuvées que si les périodes de vente et de validité ne sont pas supérieures à un mois, que la changement de réservation et le remboursement des prix ne soient pas admis et que la campagne ne se répète pas avant deux mois.

Nous avons également approuvé sur certaines destinations étrangères de nouvelles structures tarifaires, assorties de conditions d'application uniformes; l'offre est ainsi plus simple et transparente tant pour les agents que pour le client. Jusqu'à 25 classes de réservation permettent de gérer l'offre pour un certain niveau de tarif; plus l'offre est avantageuse, plus basse sera la classe de réservation et le nombre de sièges offerts dans celle-ci. Le même principe est adopté pour les billets dont le voyage débute dans un

pays à devises faibles, donc avec moins de recettes en francs suisses.

Dans le secteur du fret, l'office a reçu 37 (9) demandes, qui ont été approuvées. Cette augmentation est due à l'introduction, le 15 novembre, d'un supplément-carburant de 15 centimes par kilo; comme il ne s'agissait pas d'un arrangement IATA, chaque compagnie a dû déposer sa propre demande.

323 Compagnies suisses

Swissair

SWISSAIR	1995	1996
Heures de vol	230 251	237 017
Vols	119 782	128 203
Passagers	8 971 766	9 254 054
Fret et poste (t)	359 484	376 927
Capital-actions (mio. CHF)	808	808
Effectif du personnel	17 206	14 135
Composition de la flotte (Etat au 31.12.)		5 B-747-357 13 MD-11 8 A-310 5 A-319 14 A-320 6 A-321 11 MD-81
Commandés		3 MD-11 3 A-319 4 A-320 2 A-321 9 A-330

A la fin de l'année, le réseau mondial de Swissair comptait 401'040 kilomètres; la compagnie reliait la Suisse à 129 villes dans 68 pays. Elle a élargi son offre avec les destinations suivantes: Newark (l'un des aéroports de New York, le 1er mars) et Bamako (le 31 mars) et, après plusieurs années d'interruption, Rio de Janeiro (le 12 janvier). En coopération avec la compagnie suédoise Transwede, elle dessert Lulea, Sundsvall et Umea (le 4 janvier).

La coopération avec Austrian Airlines a été élargie aux destinations de Riga et de Vilnius (le 31 mars). Swissair assure en outre, en coopération avec Deutsche BA, les liaisons Zurich-Brême, Zurich-Friedrichshafen et Genève-Stuttgart (le 31 mars) et, en coopération avec Air Canada, la liaison Zurich-Vancouver-Calgary (le 16 juin). Suite à la concentration des vols long-courriers sur Zurich, la nouvelle stratégie de desserte, avec la navette „PendulAir“ entre cet aéroport et Genève, a été mise en service le 27 octobre. Grâce au renforcement de la coopération entre Swissair et Delta Air Lines, les destinations ci-après sont desservies en partage de codes (numéro de vol Swissair) dès le 27 octobre: Dallas/Fort Worth, Denver, Houston, Mexiko City, Miami, Orlando, San Diego, San Francisco, Seattle et Tampa. La coopération avec d'autres compagnies a permis d'ouvrir deux lignes de fret reliant Genève à Sao Paulo et à Singapour (le 27 octobre).

Dans le courant de l'année, Swissair a pris livraison de six Airbus A320 et des cinq premiers A-319. Les unités Fok-

ker 100 ont quitté la flotte. Au 31 décembre, la flotte de la compagnie comptait 62 unités.

Crossair

A la fin de l'année, le réseau de Crossair comptait 41'065 kilomètres; la compagnie desservait 72 villes dans 24 pays. Le 31 mars, Crossair a ouvert de nouvelles lignes au départ de Bâle sur Madrid, de Genève sur Alicante, Bilbao, Valencia et Copenhague, ainsi que de Zurich sur Edinbourg et Billund. Pendant les mois d'été, elle a desservi les nouvelles lignes saisonnières Zurich-St-Tropez/La Môle (dès le 26 mai) et Berne-Ibiza (dès le 1er juin). En coopération avec une compagnie italienne régionale, elle assure la liaison Bâle-Rome depuis le 6 mai. Elle a également ouvert de nouvelles lignes au départ de Bâle sur Cologne (le 20 mai) et sur Nuremberg (le 27 octobre). A la fin de l'année, la flotte s'élevait à 62 unités.

CROSSAIR	1995	1996
Heures de vol	80 897	114 822
Vols	85 738	114 913
Passagers	2 109 542	3 229 347
Fret et poste (t)	3 050	4 551
Capital-actions (mio. CHF)	329	329
Effectif du personnel	1 711	2 070
Composition de la flotte (Etat au 31.12.)		8 MD-82/83 12 Avro RJ100 4 Avro RJ85 22 Saab 2000 16 Saab 340
Commandés		3 Saab 2000

Air Engiädina

A la fin de l'année, le réseau de la troisième compagnie suisse de lignes comptait 8'143 kilomètres; elle desservait 14 destinations dans neuf pays. Elle dessert depuis le début de l'été les lignes saisonnières Zurich-Marina di Campo (Elbe, le 6 avril) et Berne-Reus (le 5 mai). Le 28 mai, elle a ouvert de nouvelles lignes au départ de Genève sur Dublin et Gênes, ainsi que de Berne sur Genève. En automne, Air Engiädina a réceptionné son cinquième Dornier 328.

Air Engiädina	1995	1996
Heures de vol	9 775	11 055
Vols	6 741	8 579
Passagers	84 086	104 558
Fret et poste (t)	0	0
Capital-actions (mio. CHF)	11	13
Effectif du personnel	74	98
Composition de la flotte (Etat au 31.12.)		5 Dornier DO-328 1 Jetstream 31

Air Glaciers

A la fin mars, le Département a accordé à la compagnie valaisanne la concession l'habilitant à exploiter la ligne Sion-Zurich, ouverte le 4 avril. Elle assure cette liaison quatre fois par semaine au moyen d'un avion Beechcraft King Air 200.

324 Compagnies étrangères

A la fin de l'année 82 (85) compagnies étrangères du trafic de lignes desservait la Suisse, dont 65 (69) faisaient escale à Zurich, 46 (42) à Genève, 19 (18) à Bâle/Mulhouse, 4 (1) à Berne, deux (2) à Lugano et une (1) à Altenrhein.

Compagnies qui ont ouvert des lignes régulières touchant la Suisse:

- Air Baltic: Riga-Copenhague-Genève (le 18 mai);
- Régional Airlines: Rennes-Clermont/Ferrand-Bâle/Mulhouse, Bâle/Mulhouse-Milan et Lyon-Bâle/Mulhouse (le 31 mars).

Compagnies implantées en Suisse qui ont ouvert de nouvelles lignes:

- Aer Lingus: Dublin-Genève (le 27 octobre);
- Air Canada: Vancouver-Calgary-Zurich (le 16 juin);
- Air Dolomiti: Rome-Bâle (le 6 mai) et Gênes-Genève (le 27 octobre);
- Air France: Paris/CDG-Bâle (le 27 octobre);
- Air India: Bombay-Delhi-Rome-Zurich (le 27 octobre);
- British Airways: Londres/LGW-Zurich (le 31 mars);
- Gulf Air: Abu Dhabi-Bahrain-Genève-New York (le 27 octobre);
- Japan Airlines: Tokio-Zurich-Rome (le 31 mars, vol direct);
- KLM: Amsterdam-Berne (le 1er février);
- Korean Air: Seoul-Macao-Delhi-Dubai-Bâle (le 27 avril, ligne de fret);
- Portugalia: Lisbonne-Porto-Bâle (le 3 juin);
- Rheintalflug: Altenrhein-Francfort (le 28 mai);
- Sabena: Bruxelles-Berne (le 27 octobre).

Lignes supprimées:

- Aeroflot: St. Petersbourg-Zurich (le 26 octobre);
- Air Madagascar: Antananarivo-Nairobi-Zurich-Paris (le 28 octobre);
- BWIA: Tobago-Port of Spain-Barbados-St. Lucia-Antigua-Zurich (le 26 octobre);
- Deutsche BA: Münster/Osnabrück-Zurich (le 30 mars);
- Deutsche Lufthansa: Berlin-Bâle et Düsseldorf-Bâle (le 26 octobre);
- Kenya Airways: Nairobi-Zurich-Londres (le 26 octobre);
- LOT Polish Airlines: Varsovie-Genève (le 30 mars);
- Rheintalflug: Altenrhein-Francfort (le 27 octobre);

- Royal Brunei Airlines: Bandar Seri Begawan-Kuala Lumpur-Bahrain-Zurich (le 10 septembre);
- Trans Mediterranean Airways: Beyrouth-Bâle (le 22 mai, ligne de fret);
- Viasa: Caracas-Zurich (le 7 octobre);
- Viva Air: Palma de Majorque-Zurich et Malaga-Zurich (le 30 mars).

33 Trafic hors des lignes

331 Evolution du trafic

L'Espagne (505'000 passagers, y compris les Canaries), la Grèce (208'000) et la Grande Bretagne (155'000) ont été les destinations les plus importantes dans le trafic charter. La Yougoslavie/Macédoine ont enregistré 134'000 passagers, la Turquie et l'Egypte respectivement 97'000 et 76'000 passagers au départ de Suisse. Quant à la part du trafic charter à l'ensemble du trafic commercial des passagers touchant notre pays, elle s'est élevée à onze pour cent.

332 Compagnies suisses

A la fin de l'année, 122 (125) entreprises étaient titulaires de l'autorisation générale les habilitant à exécuter des vols commerciaux en trafic hors des lignes. Parmi elles figurent 26 (26) compagnies d'hélicoptères ainsi que six (5) entreprises qui utilisent aussi bien des avions que des hélicoptères. En outre, on recensait 34 (40) entreprises disposant de l'autorisation d'effectuer des vols commerciaux au moyen de ballons. Chiffres relatifs aux six compagnies suisses d'affrètement:

	Edelweiss	TEA Basel	Air Alpes
Heures de vol	5'280	15126	400
Vols-étapes	1'050	5'999	227
Passagers	280'000	536'553	5'890
Capital (mio de fr)	3.5	29.2	1.0
Personnel	75	215	14
Flotte (Etat au 31.12.)	2 MD-80	6 B-737	1 ATR 42
	Crossair	Swissair	Classic Air
Heures de vol	17'484	10'912	356
Vols	11'835	1'942	350
Passagers	745'329	256'433	6'183

Aero Jet

L'autorisation délivrée à cette entreprise n'a pas été renouvelée à la fin de janvier car le certificat d'admission à la circulation pour l'unique avion exploité (Caravelle SE-210) a été retiré pour des raisons de bruit.

Air Alpes SA

Cette entreprise fondée le 27 février avec l'appui de la Ville de Sion et du Canton du Valais a obtenu l'autorisation générale en juin. Pendant l'été, la compagnie a effectué au moyen d'un avion ATR-42 des vols au départ de Sion sur l'Italie, l'Espagne et la Tunisie.

TEA Bâle

TEA, la plus importante compagnie suisse charter depuis que Balair/CTA a cessé son exploitation, a été en mesure

de renforcer sa position sur le marché. Le 17 avril, elle a pris livraison d'un nouveau Boeing 737-300 Extended Range flambant neuf. Dès le mois de mai, elle a de nouveau engagé l'un de ses avions, immatriculé en Suisse, en trafic de lignes pour le compte de Pacific Airlines. Début octobre, elle a assuré le premier vol d'une rotation annuelle reliant Zurich aux Maldives, avec escale à Bahreïn.

Edelweiss Air

L'autorisation a été délivrée en février à cette nouvelle compagnie qui exploite deux avions MD-83, principalement en faveur de Kuoni, tour opérateur détenant la majorité du capital d'Edelweiss Air.

Petrolair

En mai, l'office a renouvelé à cette entreprise, dont le siège est à Genève, son autorisation générale pour une durée de cinq ans. Elle exploite un B-757, un B-737 et un Gulfstream IV, affectés principalement aux voyages d'affaires.

333 Compagnies étrangères

Lors de l'octroi des autorisations pour les vols charters, l'office s'est préoccupé davantage du respect, par les compagnies étrangères, des procédures et dispositions de lutte contre le bruit sur les aéroports suisses. Quelques avions vieux de plus de 25 ans ont dû être frappés d'une interdiction d'atterrir en Suisse.

Le contingentement des vols affectés au transport d'ouvriers entre la Turquie et la Suisse a été maintenu. La politique des prix pratiquée par les compagnies turques a atteint un niveau si bas que les compagnies suisses ont de plus en plus de difficultés à accéder au marché.

Le tragique accident d'un Boeing 757 de la compagnie turque Birgenair, survenu le 6 février à Puerto Plata (République dominicaine) et au cours duquel 176 passagers et 13 membres d'équipage ont perdu la vie lorsque l'avion s'est abîmé en mer peu après le décollage, a amené l'office à renseigner les journalistes, les industriels du tourisme et des privés sur des questions touchant la sécurité des vols de compagnies étrangères autorisés par la Suisse.

Compte tenu des maigres résultats obtenus lors des négociations menées avec la République yougoslave, l'office a refusé la demande de la compagnie yougoslave JAT d'effectuer quatre séries hebdomadaires de vols charters entre la Suisse et Pristina (Kosovo). Pendant les fêtes de fin d'année, tant TEA que Crossair ont dû annuler à court terme plusieurs vols vu que les autorisations d'atterrissage faisaient défaut.

334 Vols d'épandage

Au cours de l'année, les hélicoptères ont traité 10'219 hectares de terres agricoles, dont 10'067 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

Dans le cadre de la CEAC, la Suisse a activement contribué au développement de nouvelles recommandations, en particulier dans le domaine du fret aérien. Sous le titre « La sûreté dans l'unité », la CEAC a organisé au mois de mai

un symposium international, qui a bénéficié d'une audience à l'échelle mondiale. Parmi les résultats fondamentaux de ce symposium, citons sa conclusion qui prévoit que les Etats pourraient réaliser des synergies importantes en renforçant leur coopération.

Les Etats-Unis ont adopté un amendement législatif dont la principale conséquence serait l'obligation pour toutes les compagnies aériennes desservant leur territoire d'appliquer des mesures de sûreté identiques à celles des compagnies américaines. Cela pose une nouvelle fois la question de l'application extraterritoriale du droit américain. Dans le cadre de la consultation en cours, les Etats Membres de la CEAC ont clairement exprimé – dans une prise de position commune – qu'ils s'opposeraient à une telle loi tant pour des raisons juridiques et opérationnelles que commerciales.

Au plan national, l'accent a en particulier porté sur le renforcement des contrôles de qualité.

35 Facilitation dans le trafic aérien

L'un des principaux thèmes dans le domaine de la facilitation fut la mise en œuvre des résultats de la 11^{ème} Confé-

rence de Facilitation de l'OACI de l'année passée. Les recommandations et résolutions, après avoir été adoptées par le comité du transport aérien, ont du être examinées sous l'angle de leur contenu et de leur applicabilité en Suisse. Elles entreront ainsi en vigueur de manière définitive au 1^{er} août 1997. Dans le cadre de la CEAC, un groupe de travail a été créé afin notamment de préparer les réunions du nouveau groupe d'experts facilitation de l'OACI (un sous-groupe de la Conférence de Facilitation) et d'assurer une coordination au niveau européen. Ensuite, un comité national de facilitation a été créé en Suisse.

La bonne coopération au niveau européen a permis de parvenir à une position commune sur un projet de loi américain; sur la base de ce dernier, toutes les compagnies aériennes desservant les Etats-Unis seraient dans l'obligation, lors de l'enregistrement des passagers, de relever l'adresse d'une connaissance pour qu'elle puisse être rapidement prévenue en cas d'accident. Une nouvelle fois, les Etats-Unis ont tenté d'appliquer de manière extraterritoriale leur législation. Dans une prise de position commune, les Etats membres de la CEAC se sont opposés à ces prétentions.

4 Matériel aéronautique

40 Coopération européenne

Depuis la fondation des Autorités aéronautiques conjointes (JAA), l'office coopère, dans la mesure de ses moyens, aux développements des structures et des publications. Ses collaborateurs participent activement aux réunions de leurs organes dirigeants, à savoir le conseil d'administration (JAA Board) et le comité exécutif (JAA Committee). Ils ont travaillé au développement et à la mise à jour des exigences concernant le matériel aéronautique, le personnel de maintenance (JAR-66) et les écoles chargées de la formation de ce personnel (JAR-147).

La CEAC a lancé un programme de surveillance de la sécurité des avions qui consiste à effectuer des contrôles réguliers sur piste. L'office s'y est pleinement engagé et a mis en place les structures nécessaires à leur réalisation. Dès le début de l'année prochaine, leurs résultats seront transmis à un organisme central européen, qui les traitera d'une façon uniforme. Cette procédure permet non seulement de contribuer à l'amélioration de la sécurité, mais aussi d'éviter les mesures de rétorsion qui pourraient être prises à l'encontre d'un petit pays comme la Suisse s'il appliquait des mesures contraignantes dans le prolongement de contrôles exécutés uniquement sur son territoire.

41 Certifications de type

410 Généralités

Diverses certifications et validations de type ont été réalisées au niveau national et international. En Suisse, l'activité de certification s'est concentrée sur les avions de type PC-12 et sur l'avion d'entraînement de conception modulaire PC-9 de Pilatus.

La plupart des produits fabriqués en Suisse sont destinés à l'exportation, raison pour laquelle la section de certification de type doit prêter assistance aux autorités étrangères dans les programmes de validation des produits suisses. C'est ainsi que, s'agissant de la validation du PC-12, les spécialistes de l'office ont apporté leur soutien aux autorités de pays tels que les Etats-Unis d'Amérique, le Canada, le Brésil, l'Argentine, l'Australie, l'Allemagne, la France et l'Autriche. L'office a élaboré à l'intention des JAA les bases de certification pour l'utilisation de l'avion turbopropulseur monomoteur en régime d'exploitation commerciale avec vol aux instruments. En outre, il a développé son organisation interne et les procédures pour l'introduction de la certification de type selon les nouvelles exigences JAR-21.

411 Examens de type

Malgré la récession, l'industrie suisse, avant tout les usines Pilatus, ont requis le plein engagement des spécialistes de la certification de type. Relevons notamment les projets suivants:

- Certification du PC-12/45 d'une masse maximale au décollage de 4,5 tonnes;
- Certification du prototype de démonstration PC-12 Eagle, équipé de systèmes modernes de navigation, de caméras vidéo et infrarouge et de radar;
- Equipements sanitaires pour les avions et les hélicoptères affectés au service de sauvetage;
- Intérieurs de cabines pour des avions de transport;
- Instruments destinés à l'exportation sur le plan mondial, tels qu'indicateurs de vitesse, altimètres, appareils de surveillance des groupes motopropulseurs.

412 Examens partiels de type

De nombreuses interventions ont eu lieu notamment dans les secteurs suivants:

- Montage d'équipements sanitaires sur les hélicoptères Eurocopter EC 135 et McDonnell Douglas MD 900;
- Equipements de communication, de navigation et de secours médicale (COM, NAV et EMS) spécifiques au nouvel hélicoptère Agusta A109K2 de la Garde aérienne Suisse REGA, en partie avec une coopération internationale;
- Divers montages de système de navigation de surface, destinés à améliorer les performances des avions en matière de navigation afin de satisfaire aux exigences accrues requises pour une meilleure utilisation de l'espace aérien.

413 Coopération internationale

Dans le domaine législatif, nos experts en certification ont participé aux groupes de travail JAR-22 et JAR-23, chargés de définir les exigences en matière de sécurité de l'aviation, et JAR-39 qui traite les consignes de navigabilité. Des mandats ont été confiés à nos spécialistes dans les organes suivants au sein des JAA:

- JAA General Aviation Sub Committee: il coordonne les procédures de certification sur le plan européen;
- JAA Catch Up Task Force; il traite des questions de certification de type dans la catégorie des avions de transport;
- JAA CNS/ATM Steering Group; il coordonne et pilote le développement technique de la nouvelle stratégie de communication et de navigation dans la région Europe de l'OACI.

Dans le cadre de la certification commune européenne de programmes aéronautiques, les spécialistes de l'office ont coopéré à la validation technique de 14 avions de transport, de 16 types de moteurs et de deux hélicoptères.

L'activité de l'office contribue aussi indirectement à la promotion des produits aéronautiques suisses vendus à l'exportation.

414 Consignes de navigabilité

L'office a publié 535 (528) consignes de navigabilité (CdN) – dont sept provenaient de nos services techniques – neuf (14) révisions de consignes ainsi que 51 (41) consignes urgentes (Emergency ADs) pour divers aéronefs ou éléments d'aéronefs.

42 Registre matricule des aéronefs

A la fin de l'année, nous comptons 4096 (4107) aéronefs au registre matricule.

Aéronefs inscrits le 31.12.	1995	1996
Grands avions	137	146
Avions légers	1 931	1 907
Hélicoptères	238	233
Planeurs	1 072	1 080
Motoplaneurs	199	202
Ballons libres	524	516
Dirigeables	5	6

43 Surveillance de la navigabilité des aéronefs

L'office a effectué 247 examens d'admission au registre, 258 examens d'exportation ou de radiation. Il a également enregistré 317 changements de propriétaires et traité dix dossiers pénaux.

44 Surveillance des entreprises

441 Entreprises d'entretien

Le groupe de surveillance des entreprises d'entretien a été renforcé par l'arrivée de deux inspecteurs spécialisés. A la fin de l'année, 93 entreprises d'entretien d'aéronefs nouvellement certifiées selon les normes européennes JAR-145 opéraient avec la reconnaissance internationale de leur compétence en la matière.

L'office coopère aussi avec les autorités de l'aviation civile des Etats Unis d'Amérique (FAA) afin d'harmoniser nos procédures et d'obtenir à moyen terme une certification conjointe de nos entreprises en regard des normes européennes et américaines.

442 Entreprises de construction

La nouvelle législation européenne (JAR-21) concernant la certification des entreprises de développement et de construction d'aéronefs est entrée en vigueur le 1er janvier. Les structures d'application de cette nouvelle législation seront mises en place et certifiées prochainement par les autorités aéronautiques conjointes. L'évolution au niveau des normes européennes sera réalisée ces prochaines années au rythme dicté par les besoins du marché et de notre industrie d'exportation.

5 Service de vol

50 Généralités

Les mesures de restructuration du Groupe Swissair, formé des entreprises Swissair, Crossair et Balair/CTA, et les conséquences qui en ont résulté, ont créé une situation tendue sur le marché de l'emploi pour les jeunes pilotes issus de l'Ecole suisse d'aviation de transport (ESAT). L'office s'est efforcé de trouver avec les entreprises concernées des solutions appropriées en vue d'éviter le chômage et les cas de rigueur. A ce jour, la majorité des pilotes formés à l'ESAT a trouvé un engagement ferme dans une entreprise aéronautique. Ils ont en outre reçu la garantie d'un emploi auprès de la compagnie Swissair, dès que celle-ci devra renouveler ou augmenter ses effectifs.

Suite à la décision de Swissair, principale cliente de l'ESAT, de ne plus former de nouveaux pilotes, la Confédération a dénoncé pour le 31 décembre le mandat donné à la compagnie pour l'exploitation de l'école. Cette décision conduira à la fermeture de l'école avec effet au 30 juin 1997, date à laquelle les derniers élèves sous contrat d'apprentissage auront terminé leur instruction.

La fermeture de l'ESAT a des conséquences regrettables en ce qui concerne l'aide accordée par la Confédération à la formation aéronautique de notre jeunesse. Conscient de ce fait, le Conseil fédéral a chargé l'office de présenter une solution de remplacement. Or, compte tenu de l'état des finances fédérales, ce projet sera pourvu d'un budget très limité. L'office, en collaboration avec Aérosuisse (association faîtière de l'aviation suisse) a élaboré une proposition qui sera présentée au Conseil fédéral en 1997. En ce qui concerne l'Instruction Aéronautique Préparatoire (IAP), la Commission fédérale de surveillance de l'IAP a entrepris d'étudier une meilleure synergie entre la formation donnée lors des cours et la future formation de pilote professionnel et de ligne. Le potentiel sortant des cours IAP sera donc mieux utilisé pour l'aviation de transport.

Comme pour les années précédentes, les travaux d'harmonisation européenne ont suscité une charge de travail considérable. La réglementation concernant les opérations de vol commerciales par avion (JAR-OPS 1) entrera en vigueur, comme prévu, le 1^{er} avril 1998 en ce qui concerne les avions de plus de dix tonnes ou pour 20 passagers et plus, et le 1^{er} octobre 1999 pour les avions plus petits.

S'agissant de la réglementation JAA relative aux licences aéronautiques (JAR FCL), celles-ci ont été adoptées en octobre dernier et entreront en vigueur le 1^{er} juillet 1999. La révision partielle du Règlement suisse des licences (RPN) a fait l'objet d'un nouveau projet qui a été mis en consultation. Son entrée en vigueur est prévue pour le second semestre 1997.

Malgré la récession, diverses entreprises de transport aéronautique ont vu le jour. D'autres ont trouvé une extension intéressante de leur exploitation. L'augmentation de la flotte commerciale et de son activité a naturellement fortement sollicité notre inspectorat, notamment en raison des nombreuses demandes d'autorisation qu'il a fallu étudier et accorder pour les opérations de vol.

51 Service médical de l'aviation

Par rapport à ces dernières années, on constate un net recul des recours déposés contre les décisions prises par les médecins-conseils, bien que le nombre de pilotes ou de candidats qui doivent être déclarés inaptes au vol soit en augmentation. Cela démontre que les médecins-conseils sont en mesure de persuader la personne touchée du bien-fondé des mesures prises.

L'harmonisation européenne dans le cadre des JAA se poursuit. Le sous groupe médical a tenu cinq colloques de deux ou trois jours, au cours desquels il a pu mettre au net le sixième projet de la partie 3 JAR FCL (domaine médical), qui a été approuvé par les JAA dans sa version définitive. Son entrée en vigueur est prévue pour le 1^{er} juillet 1999. Nos normes de médecine aéronautique ont été adaptées au règlement JAR, sauf si cette démarche impliquait de modifier les dispositions nationales (ordonnance sur le service médical de l'aviation civile et règlement concernant les licences du personnel navigant).

S'agissant du Centre de médecine aéronautique (Aeromedical Centres) requis par les nouvelles exigences JAR, on a examiné trois modèles qui sont actuellement dans la phase d'évaluation. L'un d'entre eux, celui qui prévoit la création de trois ou quatre centres-satellites de médecins-conseils, fait l'objet d'un essai depuis le début de l'année: trois centres sont en service à Genève, à Nidau et à Kloten.

52 Opérations de vol

L'office a poursuivi dans le cadre habituel ses tâches de surveillance des opérations commerciales et du personnel navigant. De telles tâches n'ont pas été faciles à assurer, compte tenu d'un environnement toujours plus complexe, de l'évolution rapide de la technique et du rude climat économique. Cela étant, nos inspecteurs ont consacré le 20 pour cent de leur temps de travail au pilotage d'avions de transport dans les compagnies commerciales, afin d'être au moins en mesure de satisfaire aux exigences élevées et de maintenir un haut niveau de connaissances. Cette manière de faire permet de conserver une expérience extrêmement utile dans la pratique, particulièrement dans l'optique de l'introduction des JAR-OPS 1 qui mettra fortement à contribution les collaborateurs de l'office. C'est sous la responsabilité de la section des opérations de vol que plusieurs groupes de travail se sont familiarisés avec les thèmes très complexes en découlant. La barre est placée très haut, puisque l'objectif est que les grandes entreprises de transport aérien soient organisées conformément aux normes du JAR-OPS 1 le 1^{er} avril 1998 et aient obtenu la licence de transporteur aérien (AOC).

53 Personnel navigant

530 Gestion des licences

La gestion entièrement électronique des licences a fait ses preuves tout en étant très appréciée de notre clientèle tant en Suisse qu'à l'étranger. Des mesures visant à améliorer nos prestations seront mises en oeuvre au moment de

l'entrée en vigueur, en 1997, des modifications touchant le règlement des licences du personnel navigant. Les nombreuses demandes de renseignements reçues démontrent l'intérêt croissant pour les données statistiques sur les licences.

531 Nouvelles licences

L'office a établi 3'383 (3'290) nouvelles licences, soit une augmentation de 93 unités (+3%). Une fois de plus, l'évolution diffère beaucoup suivant la catégorie:

Genres de licences	1995	1996	+/-
Cartes d'élèves (toutes catégories)	1 244	1 261	1%
Pilote privé	569	516	-9%
Pilote professionnel	216	270	25%
Pilote de lignes	153	206	35%
Permis vol aux instruments	325	389	20%
Pilote privé d'hélicoptère	76	37	-51%
Pilote professionnel d'hélicoptère	33	74	124%

Il ressort des chiffres ci-dessus que la récession économique a des effets plus marqués sur l'aviation privée (activité de loisirs) que sur le trafic commercial; en effet, les licences de pilote professionnel et celles de pilote de lignes enregistrent une croissance remarquable.

532 Licences en cours de validité

A la fin de l'année, on comptait 22'757 (22'701) licences en cours de validité, soit une hausse de 56 unités seulement. Toutefois, le nombre des titulaires a de nouveau légèrement diminué pour atteindre 16'976 (17'119) pilotes.

Genres de licences	1995	1996	+/-
Cartes d'élèves (toutes catégories)	2 322	2 355	1%
Pilote privé	7 185	7 059	-2%
Pilote Professionnel	1 297	1 259	-3%
Vol aux instruments	2 896	2 985	3%
Pilote de lignes	1 470	1 616	10%
Pilote professionnel d'hélicoptère	393	411	5%

En fait les chiffres ont peu fluctué d'une année à l'autre, mais la persistance des difficultés économiques est confirmée par l'évolution négative des diverses catégories de licences de l'aviation privée.

En revanche, les catégories de l'aviation commerciale continuent d'afficher une courbe ascendante, surtout celles afférentes aux pilotes de lignes. Cela tient non seulement au fait que les entreprises doivent procéder à de multiples mutations parmi les pilotes pour des raisons d'âge, mais encore au besoin de telles licences pour la relève (Cruise relief pilots) engagée davantage dans le trafic long courrier. La forte hausse des permis pour les vols aux instruments prouve également que leurs titulaires vouent une grande attention à la sécurité de la navigation aérienne et qu'ils veulent les maintenir en état de validité, nonobstant la charge financière.

533 Cas particuliers

L'octroi d'une carte d'élève a été refusée dans un (4) cas pour défaut caractériel. Vingt six (25) candidats à une formation aéronautique ont été déclarés inaptes lors du premier examen médical; onze (21) autres n'ont reçu une carte d'élève qu'après une analyse détaillée des aptitudes morales, l'octroi étant lié à des conditions particulières pour cinq (2) d'entre eux. Quarante-neuf (29) titulaires d'une licence ont été déclarés inaptes lors d'un examen médical périodique et celle-ci n'a donc pas été renouvelée à l'échéance.

54 Ecoles, cours et examens

541 Ecoles d'aviation

Le nombre des centres de formation est de 147. Cinq nouvelles écoles (vol à moteur) ont obtenu l'autorisation de dispenser une formation aéronautique spécifique; une école de pilotage d'hélicoptères a cessé son activité.

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	15
Instructeur de voltige, vol à moteur	1	8
Instructeur de vol pour atterrissage en montagne, vol à moteur	1	3
Instructeur de vol sur hélicoptère	1	6
Instructeur de vol pour atterrissages en montagne, hélicoptère	1	6
Instructeur de vol aux instruments	1	6
Instructeur de vol à voile	3	12
Cours de perfectionnement		
Instructeur de vol à moteur	5	32
Instructeur de vol à voile	1	3
Instructeur de pilotes d'hélicoptère	2	12

Dans le cadre de l'Instruction aéronautique préparatoire (IAP), 288 (294) candidats ont participé au premier cours de sélection, 180 (157) au deuxième et cinq au troisième (nouveau).

S'agissant du perfectionnement aéronautique (PA), 10 (28) pilotes ont suivi le premier cours de sélection (vol de virtuosité). Aucun cours de second niveau (navigation et vol aux instruments, 20 participants en 1995) n'a eu lieu, afin de donner aux candidats le temps de remplir les nouvelles conditions d'admission valables dès 1996.

Aucune admission à l'Ecole Suisse d'aviation de transport (ESAT) n'a eu lieu en 1996. La formation de 46 élèves en quatre classes s'est poursuivie. L'ESAT cessera son activité le 30 juin 1997.

543 Examens

L'office a organisé les examens suivants:

Examens d'aptitude pour l'accès aux cours de formation en 1996

Candidats comme:	Candidats	Examen réussi
Instructeur de vol à moteur	32	16
Instructeur de vol sur hélicoptère	7	6
Instructeur de vol à voile	25	21
Instructeur de vol aux instruments (pour cours en 1996)	8	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 403 (421) candidats. Celles du février et mars ont été les plus fréquentées, avec 109 participants. Outre les sessions ordinaires, l'office a organisé neuf (9) séances extraordinaires pour faire passer les épreuves à 139 (98) candidats dans la branche législation B/IFR. La diminution des examens B/IFR accuse à un taux de quatre pour cent.

55 Autorisations de police aérienne

L'office a autorisé 25 (23) manifestations publiques d'aviation. En outre 48 (49) pilotes d'avion ou de planeur ont pu effectuer des vols au dessous des hauteurs minimales légales. S'agissant des autorisations pour les atterrissages en campagne, 386 (363) ont été soit établies soit renouvelées pour des hélicoptères en trafic non commercial, alors que douze (8) étaient prolongées pour des avions.

56 Services de recherches et de sauvetage (SAR)

L'office a entrepris cinq (4) opérations de recherches d'aéronefs accidentés. Dans 40 (28) autres cas, la disparition n'a pas nécessité l'engagement d'hélicoptères ni d'avions.

On a enregistré 87 (64) émissions de radiobalise de secours. Le système Cospas/Sarsat (repérage par satellites) a été le principal instrument mis en oeuvre en l'occurrence. Conformément aux recommandations de l'OACI, quatre (3) exercices internationaux SAR ont été organisés avec les pays voisins. Le chef d'engagement et les équipages suisses du service suisse y ont participé.

6 Infrastructure et espace aérien

61 Aéroports

611 Concessions et autorisations

Les expériences faites depuis l'introduction de la révision de la loi sur l'aviation et de la nouvelle ordonnance sur l'infrastructure aéronautique ont été consolidées. Les travaux relatifs à la concession-cadre pour l'agrandissement de l'aéroport de Zurich étaient si avancés à la fin de l'année que la décision est attendue pour le début de 1997. L'aéroport de Genève a déposé en octobre deux demandes de concession pour la construction d'une jetée d'embarquement et de différents ouvrages. En outre, plusieurs concessions de construction relatives à des ouvrages de moindre importance ont été octroyées à ces deux aéroports.

Le 16 septembre, le Département a octroyé à la Ville de Lugano les concessions concernant l'exploitation et l'agrandissement de l'aérodrome d'Agno. Le Tribunal fédéral n'a pas accordé l'effet suspensif aux recours déposés contre ce projet.

S'agissant de la concession de construction accordée le 16 novembre 1995 à l'aéroport de Berne, une modification du projet concernant le bâtiment du contrôle aérien a été approuvée, sans que l'affectation, la situation, les raccordements et la zone de chantier ne soient touchés. Le bâtiment principal, initialement prévu sur deux étages, avec tour de contrôle intégrée, ne comptera qu'un seul étage, avec sous-sol affecté aux installations techniques; la tour sera construite séparément et sa coupole passera de 16 à 22 mètres.

L'avancement des travaux relatifs aux concessions de construction et d'exploitation de l'aérodrome d'Ecuvillens devrait permettre de rendre une décision dans le courant du second semestre 1997.

Une concession a été accordée à l'aéroport des Eplatures pour le prolongement de la piste dans les deux directions, avec adaptation des voies de circulation.

Quant aux champs d'aviation pour hélicoptères, la procédure concernant la modification de l'autorisation d'exploitation du site d'Untervaz – augmentation du nombre maximal de mouvements – est entrée en force. En outre, plusieurs projets relatifs à des modifications de l'exploitation ou à des constructions étaient en cours à la fin de l'année. Relevons notamment la requête déposée par Helog SA pour construire et exploiter un héliport à Leysin et celle groupant Heliswiss et Heli Gothard visant à accroître le contingent des mouvements à Erstfeld. Le projet pour l'établissement d'un héliport à Homburg (TG) a été retiré suite aux résultats de la consultation.

612 Obstacles à l'aviation

Le service spécialisé de l'office a traité 930 dossiers d'obstacles à l'aviation (câbles, antennes, grues, lignes à haute tension, etc.) dont 461 concernaient des installations nouvelles et 469 des démolitions; il a en outre procédé à des inspections sur sept aéroports et à des contrôles dans le terrain selon la liste des obstacles des cantons de Schwyz, Vaud, Valais et Tessin. Il a remis aux cantons et

communes concernés de Suisse alémanique les cadastres de limitation d'obstacles.

613 Exploitation

A la fin de l'année, plusieurs travaux entrepris en relation avec la réalisation de la base fédérale étaient achevés, d'une part les parties de l'infrastructure relevant de la protection de l'environnement, à savoir: l'évacuation des eaux pluviales par collecteurs, le bassin de retenue et celui de décharge dans la rivière Gürbe et, d'autre part, les voies de circulation et les aires de stationnement devant le bâtiment de la Confédération, y compris les places affectées à l'avitaillement en carburant et au dégivrage.

L'office a organisé des exercices sur les aéroports de Granges, de Samedan et de Berne afin de tester la mise en oeuvre des plans d'urgence. Pour la première fois, des représentants de la municipalité, des communes voisines et de la presse ont assisté à l'important exercice mis sur pied à Berne et annoncé à l'avance.

Pour les aéroports de Buochs et d'Ambri, les procédures respectivement d'approbation et de modification du règlement d'exploitation en vue d'une utilisation civile se sont déroulées selon la nouvelle ordonnance sur l'infrastructure aéronautique.

62 Espace aérien

621 Généralités

La croissance de l'ensemble du trafic aérien contrôlé en Suisse a atteint 6,4% (3,5%). La société Swisscontrol a été en mesure de gérer sans problèmes les vols contrôlés; toutefois, s'agissant des vols en transit, des limitations de capacités ont dû être appliquées momentanément à certains points névralgiques, mais dans une mesure moindre que l'année dernière malgré l'augmentation du trafic.

Sur mandat de la conférence des directeurs de la CEAC, un groupe de travail européen a développé de nouveaux modèles de coopération. Ils ont pour objectifs, avec l'intégration d'Eurocontrol et l'appui de l'Union européenne, d'apporter des améliorations dans la planification générale et de l'espace aérien, ainsi que dans les structures institutionnelles.

Les études de faisabilité pour l'établissement à Genève d'un centre binational de contrôle de la circulation aérienne sont achevées. On a également élaboré des propositions s'étendant à l'horizon 2004 pour la forme juridique et une réalisation par étape du futur centre. A la fin de l'année, les directeurs de l'aviation civile et Swisscontrol ont approuvé la deuxième phase définie par les experts pour les travaux de planification à entreprendre.

622 Evolution en Suisse

Le 1er janvier, la société Swisscontrol est devenue financièrement autonome, elle est désormais habilitée à percevoir directement des redevances pour ses prestations. A cet égard, 1996 aura été une année de transition, car divers services et projets ont dû être revus sous la pression exercée sur les coûts par les utilisateurs de l'espace aé-

rien. La société y a procédé elle-même en faisant preuve de souplesse. Cela étant, l'office a été amené à renforcer son rôle de régulateur et d'autorité de surveillance.

Les Forces aériennes et Swisscontrol SA ont annoncé qu'elles envisageaient de renforcer la coopération entre les services civils et militaires du contrôle aérien. Il s'agit en premier lieu d'étudier la question d'un site commun d'exploitation, dans lequel les services pourraient être intégrés ultérieurement sous forme d'une organisation unique. Les organes de coordination des deux partenaires ont initialisé une étude visant à analyser et à démontrer la faisabilité de la réunion des services.

La centrale de gestion de l'espace aérien a été mise en service en mars. Dans un premier temps, cet organe mixte (civil-militaire) a coordonné dans l'espace aérien supérieur les différents besoins des utilisateurs tant civils que militaires. Grâce à l'évolution des équipements techniques, il pourra par la suite être mis davantage à contribution pour une utilisation plus souple de l'espace inférieur.

Le développement de nouveaux systèmes de navigation avance à grands pas sur le plan international. La Suisse fait oeuvre de pionnier en testant les procédures d'approche au moyen de la navigation satellitaire; les milieux spécialisés suivent ces essais avec beaucoup d'intérêt.

63 Redevances d'infrastructure

631 Compte de la navigation aérienne suisse

Suite à l'autonomie financière de Swisscontrol, les dépenses pour la fourniture des prestations de navigation aérienne ne sont plus supportées par la Confédération, mais financées par les redevances (de route et d'approche) perçues directement par la société. Selon l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur le service de la navigation aérienne (OSNA), il incombe au Département d'approuver les redevances, sur proposition de l'office qui aura procédé à l'examen des requêtes.

Le Département a approuvé pour cette année une augmentation de 3,8% du taux de base relatif aux redevances de route perçues par Eurocontrol pour le compte de Swisscontrol.

Depuis le 1^{er} avril, Swisscontrol perçoit l'ancienne redevance fédérale de navigation aérienne comme redevance d'approche sur les aéroports d'Altenrhein, des Eplatures et de Granges, en plus de ceux qui étaient déjà intégrés dans l'ancien système (Berne, Genève, Lugano et Zurich). A la même date, Swisscontrol a proposé de réduire de dix pour-

cent le rabais accordé sur le plan national, tout en maintenant le niveau du taux de base. Le Département a approuvé cette proposition.

632 Tarifs d'aéroports

Le 1^{er} juillet, les taxes de passagers ont été relevées en moyenne de 9,5% sur les aéroports de Genève et de Zurich, conformément au second volet du plan approuvé par l'office en 1994 pour les investissements consentis dans les équipements de sûreté.

Rappelons que selon les dispositions révisées de la loi sur l'aviation, les tarifs d'aéroport ne sont plus soumis à l'approbation formelle de l'autorité. Le travail de l'office se limite en l'occurrence à vérifier qu'ils ne soient pas abusifs au sens défini par la loi sur la surveillance des prix et qu'ils soient conformes aux directives de l'OACI.

64 Service d'information aéronautique

En coopération avec Telecom SCR, le Service central d'information aéronautique (CAIS) a installé et mis en service le nouveau système d'information prévol AMIE (AIS MET Information Environment). Cette console de "self-briefing" à écran tactile (touch screen) permet d'obtenir des informations aéronautiques et météorologiques et de transmettre des plans de vol.

Dans le cycle normal de révision de la publication d'information aéronautique (AIP VOL 1+2), 77 cartes ont été éditées. 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 n'ont pas été éditées en raison de la modification de l'espace aérien et des conditions d'utilisation (AIRSPACE 97). Les informations diffusées par l'AIS central, ainsi que les NOTAM émis par télex à partir du bureau AIS (Swisscontrol) de l'aéroport de Zurich, vont à 130 Etats membres de l'OACI, à titre d'échange.

Les destinataires (abonnements) des publications de l'AIS central sont au nombre de 11'290; ils se répartissent comme il suit: 10'405 exemplaires payants, 624 abonnements de service et 261 abonnements d'échange.

Berne, juin 1997

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	39	1 <i>Trafic commercial</i> <i>Traffico commerciale</i>	39
2 Linienverkehr Scheduled Traffic	40	2 <i>Trafic de lignes</i> <i>Traffico di linea</i>	40
3 Nichtlinienverkehr Non-scheduled Traffic	41	3 <i>Trafic hors des lignes</i> <i>Traffico fuori linea</i>	41
4 Verkehr nach Flugplätzen Traffic by Aerodromes	42	4 <i>Trafic par aérodrome</i> <i>Traffico per aerodromo</i>	42
5 Gewerbsmässiger Verkehr nach Flughäfen Commercial Air Traffic by Airports	43	5 <i>Trafic commercial par aéroport</i> <i>Traffico commerciale per aeroporto</i>	43
6 Linienverkehrsunternehmen in der Schweiz Scheduled Airlines in Switzerland	44	6 <i>Entreprises du trafic de lignes en Suisse</i> <i>Imprese del traffico di linea in Svizzera</i>	44
7 Gewerbsmässiger Verkehr nach Flugplätzen Commercial Traffic by Aerodromes	46	7 <i>Trafic commercial par aérodrome</i> <i>Traffico commerciale per aerodromo</i>	46
8 Winter- und Helikopterflugfelder Winter Aerodromes and Heliports	47	8 <i>Champs d'aviation d'hiver et pour hélicoptères</i> <i>Campi d'aviazione invernali ed eliporti</i>	47
9 Nichtgewerbsmässiger Verkehr nach Flugplätzen Non-commercial Traffic by Aerodromes	47	9 <i>Trafic non commercial par aérodrome</i> <i>Traffico non commerciale per aerodromo</i>	47
10 Gebirgslandeplätze Mountain Landing Sites	49	10 <i>Places d'atterrissage en montagne</i> <i>Aree d'atterraggio in montagna</i>	49
11 Ballonaufstiege Ballooning	49	11 <i>Ascensions de ballons</i> <i>Palloni</i>	49
12 Bewegungen auf den Flughäfen Movements at Main Airports	50	12 <i>Mouvements sur les aéroports</i> <i>Movimenti sugli aeroporti</i>	50
13 Nachtflugbewegungen Night Flight Movements	52	13 <i>Mouvements de nuit</i> <i>Movimenti notturni</i>	52
14 Passagiere im Linienverkehr Scheduled Passengers	53	14 <i>Passagers dans le trafic de lignes</i> <i>Passeggeri del traffico di linea</i>	53
15 Passagiere im Nichtlinienverkehr Non-scheduled Passengers	55	15 <i>Passagers dans le trafic hors des lignes</i> <i>Passeggeri del traffico fuori linea</i>	55
16 Frachtverkehr Freight Traffic	57	16 <i>Trafic de fret</i> <i>Traffico merci</i>	57
17 Postverkehr Mail Traffic	59	17 <i>Trafic postal</i> <i>Traffico postale</i>	59
18 Verkehrsströme im Linienverkehr Traffic Flow - Scheduled Services	61	18 <i>Courants dans le trafic de lignes</i> <i>Correnti nel traffico di linea</i>	61
19 Verkehrsströme im Charterverkehr Traffic Flow - Charter Services	63	19 <i>Courants dans le trafic de charter</i> <i>Correnti nel traffico charter</i>	63
20 Abfliegende Passagiere (Endbestimmung) Departing Passengers	64	20 <i>Passagers partants</i> <i>Passeggeri in partenza</i>	64
21 Luftfrachtverkehr nach Herkunft/Bestimmung Origin and Destination of Freight Traffic	66	21 <i>Trafic de fret - origine et destination</i> <i>Traffico merci - origine e destinazione</i>	66
22 Luftfahrtpersonal Aeronautical Personnel	68	22 <i>Personnel aéronautique</i> <i>Personale aeronavigante</i>	68
23 Förderung des fliegerischen Nachwuchses Promotion of Aeronautical Formation	68	23 <i>Encouragement de la formation aéronautique</i> <i>Promovimento della formazione dei giovani piloti</i>	68
24 Luftfahrzeugregister Aircraft register	69	24 <i>Registre matricule des aéronefs</i> <i>Aeromobili immatricolati in Svizzera</i>	69
25 Luftfahrzeugbuch Aircraft record	70	25 <i>Registre des aéronefs</i> <i>Registro aeronautico</i>	70
26 Luftfahrzeugunfälle Accidents of Aircraft	70	26 <i>Accidents d'aéronefs</i> <i>Incidenti d'aeromobili</i>	70
27 Flugsicherung Air Traffic Control	71	27 <i>Service de la navigation aérienne</i> <i>Sicurezza aerea</i>	71
28 Zweiseitige Luftverkehrsabkommen Bilateral Air Transport Agreements	72	28 <i>Accords aéronautiques bilatéraux</i> <i>Accordi aeronautici bilaterali</i>	72

1. Gewerbmässiger Luftverkehr
Trafic commercial

Verkehrsart und Unternehmen <i>Genre de trafic et entreprises</i>	Etappenflüge <i>Vols-étapes</i>			Zahlende Etappenpassagiere ² <i>Passagers-étapes payants ²</i>			Fracht und Post <i>Fret et poste ¹</i>		
	1995	1996	Diff.	1995	1996	Diff.	1995	1996	Diff.
A. Linienverkehr, Total Trafic de lignes, total	322 303	353 270	+10%	19 843 067	20 615 072	+4%	480 460	459 537	-4%
Linienverkehr Schweiz - Ausland v.v. <i>Trafic de lignes Suisse - étranger v.v.</i>	286 833	317 145	+11%	18 301 011	19 020 217	+4%	438 622	420 855	-4%
1. Schweizerische Unternehmen, Total <i>Entreprises suisses, total</i>	180 524	199 459	+10%	10 347 422	10 942 705	+6%	301 852	300 553	-0%
a) Inlandverkehr, inkl. interne Etappen internationaler Linien <i>Trafic interne, y compris les étapes internes des lignes internationales</i>	33 021	33 886	+3%	1 378 913	1 415 018	+3%	37 516	31 247	-17%
b) Schweiz - Ausland v.v. <i>Suisse - étranger v.v.</i>	147 503	165 573	+12%	8 968 509	9 527 687	+6%	264 336	269 306	+2%
2. Ausländische Unternehmen, Total <i>Entreprises étrangères, total</i>	141 779	153 811	+8%	9 495 645	9 672 367	+2%	178 609	158 984	-11%
a) Inlandsetappen <i>Étapes internes</i>	2 449	2 239	-9%	163 143	179 837	+10%	4 322	7 435	+72%
b) Ausland - Schweiz v.v. ¹ <i>Etranger - Suisse v.v.¹</i>	139 330	151 572	+9%	9 332 502	9 492 530	+2%	174 286	151 549	-13%
B. Charterverkehr, Total Trafic de charter, total	39 919	36 757	-8%	3 718 596	3 375 590	-9%	22 865	20 654	-10%
1. Schweizerische Unternehmen, Total <i>Entreprises suisses, total</i>	16 339	16 240	-1%	1 564 524	1 546 892	-1%	2 657	3 181	+20%
Pauschalflugreiseverkehr <i>Trafic de voyages à forfait</i>	13 769	14 351	+4%	1 451 320	1 540 730	+6%	259	331	+28%
2. Ausländische Unternehmen, Total <i>Entreprises étrangères, total</i>	23 580	20 517	-13%	2 154 072	1 828 698	-15%	20 208	17 473	-14%
Pauschalflugreiseverkehr <i>Trafic de voyages à forfait</i>	18 889	16 578	-12%	2 119 298	1 802 439	-15%	616	558	-9%
C. Taxi- und Transportflüge, Total Vols taxi et vols de transport, total	354 064	295 474	-17%	188 303	190 195	+1%	227 919	181 055	-21%
1. Schweizerische Unternehmen <i>Entreprises suisses</i>	345 727	287 264	-17%	163 728	167 460	+2%	227 919	181 055	-21%
a) Flugzeuge <i>Avions</i>	29 730	33 955	+14%	96 737	102 875	+6%	2 991	1 460	-51%
b) Helikopter <i>Hélicoptères</i>	315 997	253 309	-20%	66 991	64 585	-4%	224 928	179 595	-20%
2. Ausländische Unternehmen <i>Entreprises étrangères</i>	8 337	8 210	-2%	24 575	22 735	-7%	-	-	-
D. Zusammenzug, Total Récapitulation, total	716 286	685 501	-4%	23 749 966	24 180 857	+2%	731 244	661 246	-10%
1. Schweizerische Unternehmen <i>Entreprises suisses</i>	542 590	502 963	-7%	12 075 674	12 657 057	+5%	532 427	484 789	-9%
2. Ausländische Unternehmen <i>Entreprises étrangères</i>	173 696	182 538	+5%	11 674 292	11 523 800	-1%	198 817	176 457	-11%

¹ 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.

² 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

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Schweizerische Unternehmen ¹ Entreprises suisses ¹						
Etappenflüge <i>Vols-étapes</i>	145 502	153 005	160 601	170 171	180 524	199 459
Flugkilometer (in Tausend) <i>Kilomètres parcourus (en milliers)</i>	134 206	149 455	157 469	165 349	177 913	198 773
Zahlende Etappenpassagiere <i>Passagers-étapes payants</i>	8 678 414	8 902 501	9 138 982	9 797 163	10 347 422	10 942 705
Fracht und Post (t) <i>Fret et poste (t)</i>	241 099	259 776	270 103	295 317	301 852	300 553
Passagierkilometer (in Tausend) <i>Passagers-kilomètres (en milliers)</i>						
Ausgenützte <i>Utilisés</i>	13 689 041	15 629 439	17 126 948	18 611 340	20 173 818	22 286 007
Angebotene <i>Offerts</i>	22 260 340	25 481 684	26 435 753	27 782 044	29 636 121	32 701 308
Ausnützung <i>Coefficient d'occupation</i>	61%	60%	61%	67%	68%	66%
Passagier-Tonnenkilometer (in Tausend) <i>Passagers-tonnes-kilomètres (en milliers)</i>	1 190 947	1 359 761	1 490 044	1 619 187	1 755 122	1 938 883
Güter-Tonnenkilometer (in Tausend) <i>Marchandises-tonnes-kilomètres (en milliers)</i>	858 424	1 015 895	1 173 045	1 337 339	1 415 550	1 470 881
Tonnenkilometer (in Tausend) <i>Tonnes-kilomètres (en milliers)</i>						
Ausgelastete <i>Utilisées</i>	2 049 370	2 375 656	2 663 090	2 956 526	3 170 672	3 409 764
Angebotene <i>Offertes</i>	3 451 806	4 029 337	4 209 528	4 399 333	4 728 090	5 107 411
Ausnützung <i>Coefficient d'occupation</i>	63%	61%	64%	67%	67%	67%
Ausländische Unternehmen ¹ Entreprises étrangères ¹						
Etappenflüge <i>Vols-étapes</i>	125 201	137 946	137 973	139 996	141 779	153 811
Flugkilometer (in Tausend) <i>Kilomètres parcourus (en milliers)</i>	118 963	131 337	141 049	152 633	158 925	171 057
Ettappenpassagiere <i>Passagers-étapes</i>	7 697 433	8 356 931	8 695 997	9 190 100	9 495 645	9 672 367
Fracht und Post (t) <i>Fret et poste (t)</i>	153 425	164 598	165 150	177 745	178 609	158 984
Passagierkilometer (in Tausend) <i>Passagers-kilomètres (en milliers)</i>						
Ausgenützte <i>Utilisés</i>	9 400 518	10 096 318	11 354 021	13 150 687	14 652 072	16 392 404
Angebotene <i>Offerts</i>	18 859 982	20 787 101	23 268 038	25 181 671	27 809 028	30 624 929
Ausnützung <i>Coefficient d'occupation</i>	59%	58%	59%	52%	53%	54%
Passagier-Tonnenkilometer (in Tausend) <i>Passagers-tonnes-kilomètres (en milliers)</i>	817 845	878 380	987 800	1 144 110	1 274 730	1 426 139
Güter-Tonnenkilometer (in Tausend) <i>Marchandises-tonnes-kilomètres (en milliers)</i>	444 644	519 895	593 527	687 485	729 442	693 017
Tonnenkilometer (in Tausend) <i>Tonnes-kilomètres (en milliers)</i>						
Ausgelastete <i>Utilisées</i>	1 262 489	1 398 275	1 581 327	1 831 595	2 004 172	2 119 156
Angebotene <i>Offertes</i>	2 713 383	3 052 488	3 391 515	3 843 759	4 090 824	4 488 434
Ausnützung <i>Coefficient d'occupation</i>	52%	51%	53%	48%	49%	47%

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

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Schweizerische Unternehmen						
Entreprises suisses						
Total Nichtlinienverkehr						
Total trafic hors des lignes						
Etappenflüge	558 213	399 883	392 954	409 341	362 066	303 504
<i>Vois-étapes</i>						
Passagiere	1 476 400	1 782 127	1 662 938	1 609 855	1 728 252	1 714 352
<i>Passagers</i>						
Fracht und Post (t)	629 777	239 261	253 557	174 684	230 576	184 236
<i>Fret et poste (t)</i>						
Pauschalflugreiseverkehr						
Trafic de voyages à forfait						
Etappenflüge	8 810	11 288	11 147	12 680	13 769	14 351
<i>Vois-étapes</i>						
Passagiere	1 034 968	1 237 537	1 297 562	1 313 832	1 451 320	1 540 730
<i>Passagers</i>						
Fracht und Post (t)	54	438	368	134	259	331
<i>Fret et poste (t)</i>						
Taxi- und Transportflüge ¹						
Vois taxi et vois de transport ¹						
Etappenflüge	539 422	379 542	376 269	393 824	345 727	287 264
<i>Vois-étapes</i>						
Passagiere	203 903	178 676	190 133	179 635	163 728	167 460
<i>Passagers</i>						
Fracht und Post (t)	625 378	235 747	250 973	171 686	227 919	181 055
<i>Fret et poste (t)</i>						
Übriger Nichtlinienverkehr						
Autre trafic hors des lignes						
Etappenflüge	9 981	9 053	5 538	2 837	2 570	1 889
<i>Vois-étapes</i>						
Passagiere	237 529	365 914	175 243	116 388	113 204	6 162
<i>Passagers</i>						
Fracht und Post (t)	4 399	3 514	2 215	2 844	2 397	2 850
<i>Fret et poste (t)</i>						
Ausländische Unternehmen						
Entreprises étrangères						
Total Nichtlinienverkehr						
Total trafic hors des lignes						
Etappenflüge	26 874	26 430	26 891	28 270	31 917	28 727
<i>Vois-étapes</i>						
Passagiere	1 707 061	1 813 791	1 885 861	1 936 806	2 178 647	1 851 433
<i>Passagers</i>						
Fracht und Post (t)	11 110	12 220	13 397	16 278	20 208	17 473
<i>Fret et poste (t)</i>						
Pauschalflugreiseverkehr						
Trafic de voyages à forfait						
Etappenflüge	13 143	14 117	14 514	15 624	18 889	16 578
<i>Vois-étapes</i>						
Passagiere	1 496 678	1 587 579	1 648 997	1 776 423	2 119 298	1 802 439
<i>Passagers</i>						
Fracht und Post (t)	4	152	207	492	616	558
<i>Fret et poste (t)</i>						
Taxi- und Transportflüge ¹						
Vois taxi et vois de transport ¹						
Etappenflüge	7 400	6 530	5 738	6 715	8 337	8 210
<i>Vois-étapes</i>						
Passagiere	19 437	18 706	16 798	19 867	24 575	22 735
<i>Passagers</i>						
Übriger Nichtlinienverkehr						
Autre trafic hors des lignes						
Etappenflüge	6 331	5 783	6 639	5 931	4 691	3 939
<i>Vois-étapes</i>						
Passagiere	190 946	207 506	220 066	140 516	34 774	26 259
<i>Passagers</i>						
Fracht und Post (t)	11 110	12 220	13 190	15 786	19 593	16 915
<i>Fret et poste (t)</i>						

¹ Inklusive Helikopterflüge

¹ Y compris les vols d'hélicoptères

4. Verkehr nach Flugplätzen

1996

Trafic par aéroport

Flugplätze <i>Aérodromes</i>	Gewerbsmässiger Luftverkehr <i>Trafic commercial</i>		Nichtgewerbsmässiger Luftverkehr <i>Trafic non commercial</i>		Total <i>Total</i>		
	Bewegungen <i>Mouvements</i>	Passagiere <i>Passagers</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 aérodromes</i>	496 653	24 850 321	902 610	381 674	1 399 263	25 231 995	463 937
Landesflughäfen <i>Aéroports nationaux</i>	414 109	24 174 717	103 082	128 635	517 191	24 303 352	462 573
Basel	71 574	2 383 527	40 313	56 682	111 887	2 440 209	49 483
Genève	108 879	5 972 643	38 469	46 420	147 348	6 019 063	72 790
Zürich	233 656	15 818 547	24 300	25 533	257 956	15 844 080	340 300
Regionalflugplätze <i>Aérodromes régionaux</i>	59 729	578 868	308 555	106 026	368 284	684 894	1 069
Bern	17 444	163 038	47 053	12 111	64 497	175 149	26
Birrfeld	1 434	1 215	91 643	11 535	93 077	12 750	–
Eplatures	1 747	2 889	8 094	3 919	9 841	6 808	0
Grenchen	1 073	2 642	72 560	31 775	73 633	34 417	–
Lausanne	2 739	1 225	31 708	8 283	34 447	9 508	–
Lugano	20 339	385 631	11 012	12 567	31 351	398 198	1 043
Samedan	6 523	7 957	9 547	10 670	16 070	18 627	–
Sion	8 430	14 271	36 938	15 166	45 368	29 437	–
Flugfelder <i>Champs d'aviation</i>	22 815	96 736	490 973	147 013	513 788	243 749	294
Ambri	610	716	2 742	1 481	3 352	2 197	–
Ascona	170	191	7 130	3 111	7 300	3 302	–
Bad Ragaz	16	7	10 434	2 041	10 450	2 048	–
Biel-Kappelen	278	378	8 036	8 012	8 314	8 390	–
Buttwil	592	508	33 363	1 850	33 955	2 358	–
Dübendorf	633	9 487	31	68	664	9 555	–
Ecuvillens	582	996	32 574	9 578	33 156	10 574	–
Fricktal-Schupfart	788	1 034	18 310	2 284	19 098	3 318	–
Gruyères	689	413	15 774	4 929	16 463	5 342	18
Hasenstrick	664	890	1 243	526	1 907	1 416	–
Kägiswil	495	582	12 783	5 681	13 278	6 263	–
Langenthal	158	204	11 552	2 796	11 710	3 000	–
Locarno	4 251	8 985	30 018	27 194	34 269	36 179	199
Lodrino	1 443	301	117	88	1 560	389	10
Lommis	218	421	10 896	2 087	11 114	2 508	–
Luzern-Beromünster	794	967	12 332	2 310	13 126	3 277	–
Mollis-Linth	725	747	6 843	1 925	7 568	2 672	24
Neuchâtel	608	1 018	19 542	3 125	20 150	4 143	–
Raron	102	170	3 765	1 468	3 867	1 638	–
Reichenbach	300	485	3 301	1 879	3 601	2 364	–
Saanen	1 379	2 369	3 412	2 801	4 791	5 170	–
Sitterdorf	548	583	8 086	7 975	8 634	8 558	–
Speck-Fehraltorf	395	410	29 331	4 050	29 726	4 460	–
St. Gallen-Altenrhein	3 712	60 302	27 204	13 041	30 916	73 343	42
Thun	132	165	9 631	3 057	9 763	3 222	–
Triengen	626	1 137	26 288	10 676	26 914	11 813	–
Wangen-Lachen	368	547	28 103	8 375	28 471	8 922	–
Yverdon	800	2 591	21 374	4 389	22 174	6 980	–
Zweisimmen	739	132	4 242	666	4 981	798	1
Diverse <i>Divers</i>	–	–	92 516	9 550	92 516	9 550	–

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>		
	1995	1996	Diff.	1995	1996	Diff.	1995	1996	Diff.
1 Bewegungen <i>Mouvements</i>	357 322	388 990	9%	79 146	75 044	-5%	436 468	464 034	6%
Basel	48 724	56 781	17%	15 411	14 793	-4%	64 135	71 574	12%
Bern	10 993	12 377	13%	4 999	5 067	1%	15 992	17 444	9%
Genève	93 262	96 164	3%	13 198	12 715	-4%	106 460	108 879	2%
Lugano	17 722	18 682	5%	2 489	1 657	-33%	20 211	20 339	1%
Sion	-	227		8 216	8 203	0%	8 216	8 430	3%
St. Gallen-Altenrhein	1 544	2 027	31%	1 802	1 685	-6%	3 346	3 712	11%
Zürich	185 077	202 732	10%	33 031	30 924	-6%	218 108	233 656	7%
2 Lokalpassagiere ² <i>Passagers locaux ²</i>	20 115 033	21 348 264	6%	3 765 459	3 449 695	-8%	23 880 492	24 797 959	4%
Basel	1 538 728	1 682 026	9%	765 501	701 501	-8%	2 304 229	2 383 527	3%
Bern	130 979	153 046	17%	9 201	9 992	9%	140 180	163 038	16%
Genève	5 519 150	5 500 587	0%	508 656	472 056	-7%	6 027 806	5 972 643	-1%
Lugano	383 467	383 124	0%	2 444	2 507	3%	385 911	385 631	0%
Sion	-	418		22 721	13 853	-39%	22 721	14 271	-37%
St. Gallen-Altenrhein	41 382	48 666	18%	9 307	11 636	25%	50 689	60 302	19%
Zürich	12 501 327	13 580 397	9%	2 447 629	2 238 150	-9%	14 948 956	15 818 547	6%
3 Luftfracht (t) <i>Fret aérien (t)</i>	410 017	412 443	1%	21 478	21 372	0%	431 495	433 815	1%
Basel	21 646	30 526	41%	16 125	15 600	-3%	37 771	46 126	22%
Bern	23	25	8%	-	-		23	25	8%
Genève	62 691	59 721	-5%	3 291	4 155	26%	65 982	63 876	-3%
Lugano	770	1 002	30%	-	1		770	1 003	30%
Sion	-	-		-	-		-	-	0%
St. Gallen-Altenrhein	17	39	126%	-	1		17	39	130%
Zürich	324 870	321 130	-1%	2 062	1 616	-22%	326 932	322 745	-1%
4 Luftpost (t) <i>Envois postaux (t)</i>	29 295	29 822	2%	18	57	211%	29 313	29 878	2%
Basel	3 009	3 339	11%	0	18	4640%	3 009	3 357	12%
Bern	0	0	1263%	-	-		0	0	1263%
Genève	9 151	8 910	-3%	9	5	-45%	9 159	8 914	-3%
Lugano	26	50	88%	-	-		26	50	88%
Sion	-	-		-	-		-	-	0%
St. Gallen-Altenrhein	0	2		-	0		0	2	
Zürich	17 109	17 521	2%	9	34	270%	17 118	17 555	3%
5 Transitpassagiere ³ <i>Passagers en transit ³</i>	619 298	398 462	-36%	66 668	52 517	-21%	685 966	450 979	-34%
Basel	17 555	16 648	-5%	37 996	31 059	-18%	55 551	47 707	-14%
Bern	12 113	8 872	-27%	-	41		12 113	8 913	-26%
Genève	184 412	148 296	-20%	12 531	14 137	13%	196 943	162 433	-18%
Lugano	-	-		-	-		-	-	0%
Sion	-	-		-	-		-	-	0%
St. Gallen-Altenrhein	-	25		-	-		-	25	
Zürich	405 218	224 621	-45%	16 141	7 280	-55%	421 359	231 901	-45%

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

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

1996

Unternehmen <i>Entreprises</i>	Bedienung im Linienverkehr trafic de lignes							Unternehmen <i>Entreprises</i>	Bedienung im Linienverkehr <i>Trafic de lignes</i>							
	ACH	BSL	BRN	GVA	LUG	SIR	ZRH		ACH	BSL	BRN	GVA	LUG	SIR	ZRH	
Adria Airways							*	Iran Air				*				*
Aer Lingus				*1			*	Japan Air Lines JAL								*
Aeroflot				*			*	JAT Yugoslav Airlines								*
Aerolineas Argentinas							*1	Kenya Airways								*2
Air Afrique				*3				KLM Royal Dutch Airlines		*	*1	*				*
Air Algérie				*				Korean Air Lines		*3						*
Air Baltic				*				Kuwait Airways				*				
Air Canada				*1			*	LOT Polskie Linie Lotnicze								*
Air China							*	Luxair				*				
Air Dolomiti		*1		*1	*1			MALEV Hungarian Airlines								*
Air Engadina			*	*			*	Mandarin Airlines								*
Air France		*	*1	*	*1		*	Malaysia Airlines MAS								*
Air Glaciers				*		*	*	MEA Middle East Airlines				*				*
Air India				*			*	Meridiana SpA, Italien				*				*
Air Inter		*					*	Northwest Airlines		*1		*1				*1
Air Lanka							*	Olympic Airways				*				*
Air Littoral				*			*	Pakistan International Airlines PIA		*						*
Air Madagascar							*2	Portugalia				*				
Air Malta				*			*	Regional Airlines		*		*				
Air Mauritius				*			*	Rheintalflug Seewald		*						
Air Portugal TAP				*			*	Royal Air Maroc				*				*
Air Seychelles				*			*	Royal Brunei Airlines				*				*2
Air UK Limited				*			*	Royal Jordanian Airlines				*				
Air Ukraine International				*			*	South African Airways SAA				*				*
Alitalia				*			*	Sabena		*1	*1	*				*
American Airlines				*			*	SAS Scandinavian Airlines System		*1		*				*
Austrian Airlines AUA				*			*	Saudi Arabian Airlines				*				*
Balkan-Bulgarian Airlines				*			*	Singapore Airlines		*3						*
British Airways		*		*			*	Swissair		*		*				*
British Midland				*			*	Swissair Asia				*				*
BWIA Trinidad and Tobago Airways				*			*2	TAROM Romanian Air Transport				*				*1
Cathay Pacific Airways				*			*	TAT Transport Aérien Transrégional		*		*				*
Corsa Méditerranée				*			*	Tatra Air				*				*
Croatia Airlines				*			*	Thai Airways International				*1				*
Crossair		*	*	*	*		*	THY Türk Hava Yollari		*		*				*
CSA Czech Airline			*1	*			*	Trans Mediterranean Airways TMA		*2		*				*
Cyprus Airways				*			*	Tunis Air				*				*
Delta Air Lines		*1		*1			*	Tyrolean Airways								*
Deutsche BA				*			*	United Airlines				*1				*
Deutsche Lufthansa DLH		*		*			*	VARIG Viacao Aerea Rio-Grandense								*
Egyptair		*		*			*	VASP Viacao Aerea Sao Paulo								*
EL AL Israel Airlines				*			*	VIASA Venezolana Int. de Aviacion								*2
Emirates				*			*	Viva Air				*2				*2
Eurowings NFD + RFG				*			*									
Federal Express		*3					*									
Finnair				*1			*									
Flandre Air		*					*									
GARUDA Indonesian Airways				*			*									
Gulf Air				*			*									
IBERIA Lineas Aereas de Espana				*			*									
Icelandair				*			*									
Total Unternehmen am 31.12.								Total entreprises le 31.12.	1	22	6	50	3	1	76	

¹ Code-Share mit anderen Gesellschaften

² Bedienung vor Jahresende eingestellt

³ Nur Fracht- und Postflüge

¹ Code-Share avec autres compagnies

² Exploitation suspendue avant la fin de l'année

³ Vols exclusivement pour fret et poste

6 B. Linienverkehrsunternehmen in der Schweiz 1996
Entreprises du trafic de lignes en Suisse

Unternehmen <i>Entreprises</i>	Bewegungen Linienverkehr ¹ <i>Mouvements trafic de lignes ¹</i>				Unternehmen <i>Entreprises</i>	Bewegungen Linienverkehr ¹ <i>Mouvements trafic de lignes ¹</i>			
	Zürich	Genève	Basel	Bern		Zürich	Genève	Basel	Bern
Adria Airways	719				Korean Air Lines	292		90	
Aer Lingus	1 087				Kuwait Airways		231		
Aeroflot	715	312			LOT Polskie Linie Lotnicze	698	52		
Aeropostale			483		Luxair		1 618		
Air Afrique		67			Malaysia Airlines MAS	414			
Air Algérie		346	46		MALEV Hungarian Airlines	1 463			
Air Baltic		458			Mandarin Airlines	208			
Air Canada	737				MEA Middle East Airlines	93	398		
Air China	188				Meridiana SpA, Italia	203	118		
Air Dolomiti					Olympic Airways	728	648		
Air Engiadinna	1 576	258		6 202	Pakistan International Airlines PIA	163			
Air France	4 120	6 395			Portugalia			374	
Air Glaciers	176				Regional Airlines		2 257	1 359	
Air India	40	206			Rheintalflug Seewald				
Air Inter			4 375		Royal Air Maroc	370	771		
Air Lanka	364				Royal Brunei Airlines	146			
Air Littoral		270			Royal Jordanian Airlines		416		
Air Madagascar	166				Sabena	459	4 208	1 479	
Air Malta	393	93			SAS Scandinavian Airlines System	4 653	1 907		
Air Mauritius	124	216			Saudi Arabian Airlines		382		
Air Portugal TAP	1 721	1 593			Singapore Airlines	1 459		96	
Air Seychelles	206				South African Airways SAA	411			
Air UK Limited	1 441				Swissair	99 885	32 960	6 897	
Air Ukraine International	98				TAROM Romanian Air Transport	122			
Alitalia	2 835	3 570			TAT Transport Aérien Transrégional		26	2 365	
American Airlines	1 456				Tatra Air	928			
Austrian Airlines AUA	11 241	1 902			Thai Airways International	1 116			
Balkan-Bulgarian Airlines	312				THY Türk Hava Yollary	1 129	454	298	
British Airways	3 911	5 966	1 406		Tunis Air	297	724		
British Midland	2 812				United Airlines	724			
BWIA International Airways	80				VARIG Viacao Aerea Rio-Grandense	308			
Cathay Pacific Airways	520				VASP Viacao Aerea Sao Paulo	210			
Corse Méditerranée	24	34			VIASA Venezolana Int. de Aviacion	132			
Croatia Airlines	751				Viva Air	24	8		
Crossair	18 474	11 979	30 423	6 175					
CSA Czech Airline	1 172	615							
Cyprus Airways	616	60							
Delta Air Lines	621								
Deutsche BA	2 461	1 972							
Deutsche Lufthansa	12 300	6 306	2 381						
Egyptair	331	348	102						
EL AL Israel Airlines	687	335							
Emirates	728								
Eurowings NFD + RFG	1 064								
Federal Express			242						
Finnair	2 057	604							
Flandre Air			2 223						
Garuda Indonesian Airways	412								
Gulf Air	204	434							
IBERIA Lineas Aereas de Espana	2 242	2 245							
Icelandair	32								
Iran Air		212							
Japan Airlines	312								
JAT Yugoslav Airlines	880								
Kenya Airways	167								
KLM Royal Dutch Airlines	3 524	2 190	2 142						
					Total	202 732	96 164	56 781	12 377
						<i>Lugano</i>	<i>Sion</i>	<i>St.Gallen</i>	
					Air Dolomiti	773			
					Air Glaciers		227		
					Crossair	17 909			
					Rheintalflug Seewald			2 027	
					Total	18 682	227	2 027	

¹ Ohne Berücksichtigung von Leer- und Code-Share-Flügen *Sans tenir compte des mouvements sans passagers et des mouvements en Code-Share*

7. Gewerbmässiger 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>	
	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996
Alle Flugplätze <i>Tous les aéroports</i>	71 532	68 242	131 311	118 771	247	253	19 848	18 220	49 118	42 792
Landesflughäfen <i>Aéroports nationaux</i>	20 279	19 643	49 859	46 365	1	–	1 456	1 486	6 943	5 802
Basel	3 697	3 602	9 456	8 811	–	–	402	392	1 305	1 090
Genève	7 325	6 742	18 390	16 822	–	–	240	308	681	319
Zürich	9 257	9 299	22 013	20 732	1	–	814	786	4 957	4 393
Regionalflugplätze <i>Aérodromes régionaux .</i>	29 890	28 108	34 952	32 817	0	0	7 744	6 467	15 264	13 683
Bern	4 939	4 952	8 102	7 781	–	–	1 579	1 136	4 184	3 697
Birrfeld	1 568	1 434	1 509	1 215	–	–	1 568	1 434	1 509	1 215
Epiatures	2 560	1 747	4 240	2 889	0	0	1 292	486	2 175	521
Grenchen	1 034	1 073	1 679	2 642	–	–	860	860	1 271	2 219
Lausanne	3 059	2 739	1 261	1 225	–	–	200	194	163	205
Lugano	2 481	1 654	2 326	2 495	–	–	36	42	54	63
Samedan	6 303	6 523	8 275	7 957	–	–	1 101	1 096	3 947	3 538
Sion	7 946	7 986	7 560	6 613	–	–	1 108	1 219	1 961	2 225
Flugfelder <i>Champs d'aviation</i>	21 363	20 491	46 500	39 589	247	253	10 648	10 267	26 911	23 307
Ambri	341	610	964	716	–	–	136	150	960	716
Ascona	286	170	338	191	–	–	116	88	129	103
Biel-Kappelen	348	278	451	378	–	–	348	278	451	378
Buttwil	664	592	548	508	–	–	524	502	535	499
Ecuwillens	786	582	2 278	996	–	–	770	558	2 226	944
Fricktal-Schupfart	768	788	729	1 034	–	–	570	786	729	1 034
Gruyères	941	689	858	413	26	18	308	240	444	371
Hasenstrick	778	664	1 033	890	–	–	778	664	1 033	890
Kägiswil	365	495	442	582	–	–	365	495	442	582
Langenthal	245	158	276	204	–	–	180	150	245	198
Locarno	4 476	4 251	10 058	8 985	197	199	720	840	1 085	1 278
Lommis	172	218	227	421	–	–	172	218	227	421
Luzern-Beromünster	413	794	556	967	–	–	413	794	556	967
Neuchâtel	850	608	1 078	1 018	–	–	798	492	1 034	750
Reichenbach	413	300	639	485	–	–	413	294	639	477
Saanen	1 390	1 379	1 983	2 369	–	–	106	156	213	467
Sitterdorf	611	548	780	583	–	–	597	528	766	573
Speck-Fehraltorf	497	395	600	410	–	–	417	353	531	368
St. Gallen-Altenrhein	1 611	1 388	5 318	3 155	–	–	711	526	1 056	732
Thun	174	132	208	165	–	–	174	132	208	165
Triengen	576	626	1 178	1 137	–	–	126	186	182	264
Wangen-Lachen	496	368	735	547	–	–	480	350	713	522
Yverdon	884	800	2 759	2 591	–	–	678	786	2 656	2 538
Zweisimmen	856	739	81	132	7	1	12	38	16	108
Diverse	2 422	2 919	12 383	10 712	17	34	736	663	9 835	7 962

¹ Transportflüge, Rundflüge, andere gewerbmässige Flüge
Vois de transport, vols de plaisance et autres vols contre rémunération

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>	
	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996
FLUGFELDER CHAMPS D'AVIATION	32 951	29 008	29 785	25 349	609	654	6 273	5 492	12 924	4 236
Winterflugfelder Champs d'aviation d'hiver	2 369	1 883	4 580	2 627	1	1	1 337	1 201	2 510	2 236
Blumenthal bei Müren	242	196	243	194	–	–	–	–	–	–
Gstaad-Inn-Grund	556	212	1 139	400	–	1	548	178	1 118	355
Lauberhorn	344	56	905	84	1	–	14	–	45	–
Männlichen	1 009	1 360	1 577	1 827	1	–	758	976	1 284	1 799
Schwarzsee	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
St. Moritz	218	59	716	122	–	–	17	47	63	82
Helikopterflugfelder Champs d'aviation pour hélicoptères	30 582	27 125	25 205	22 722	607	654	4 936	4 291	10 414	2 000
Baizers	759	588	890	594	1	4	18	1	52	8
Benken	145	142	52	54	–	–	–	–	–	–
Collombey-Muraz	1 238	911	433	310	–	0	48	74	117	199
Domat-Ems	562	540	488	557	–	–	120	104	253	295
Erstfeld	2 992	2 565	690	538	53	60	108	76	269	189
Gampel	261	239	–	–	–	–	–	–	–	–
Gossau	1 018	851	23	29	–	1	–	–	–	–
Gsteigwiler	2 338	2 332	1 353	578	70	108	490	198	869	376
Haltikon-Küssnacht	798	296	649	213	–	–	158	84	616	213
Holziken	14	–	4	–	–	–	–	–	–	–
Lauterbrunnen	3 930	3 617	3 259	3 047	350	340	143	58	276	96
Pfaffnau	498	231	199	302	–	–	50	52	43	51
Raron Heli	2 927	1 498	631	571	–	16	178	80	482	256
San Vittore Heli	827	795	954	661	131	79	–	–	–	–
Schindellegi	2 642	2 760	3 550	4 471	–	–	–	–	–	–
Sezegnin	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Trogen	18	32	68	149	–	–	–	–	–	–
Untervaz	2 139	2 045	606	384	2	22	262	206	484	317
Würenlingen	72	5	97	–	–	–	–	–	–	–
Zermatt	7 404	7 678	11 259	10 264	–	24	3 361	3 358	6 953	–

9 A. Nichtgewerbsmässiger Verkehr nach Flugplätzen ' 1996
Trafic non commercial par aéroport ' 1996

Flugplätze <i>Aérodromes</i>	Motorflug <i>Vol à moteur</i>							Segelflug <i>Vol à voile</i>	
	Bewegungen <i>Mouvements</i>						Passagiere * <i>Passagers *</i>	Starts <i>Décollages</i>	Dauer h <i>Durée h</i>
	Platzflüge <i>Vols autour de l'aéroport</i>	Schleppflugzeuge <i>Avions remorqueurs</i>	Reiseflüge <i>Vols de voyage</i>	Motorsegler <i>Moto-planeurs</i>	Total <i>Total</i>	Davon Schulung <i>Dont Vols d'école</i>			
Landesflughäfen Aéroports nationaux	37 782	–	62 337	–	103 082	34 910	128 635	–	–
Basel	22 198	–	17 034	–	40 313	22 198	56 682	–	–
Genève	12 820	–	24 876	–	38 469	5 186	46 420	–	–
Zürich	2 764	–	20 427	–	24 300	7 526	25 533	–	–
Regionalflygplätze Aérodromes régionaux	196 864	24 040	71 733	9 398	308 555	148 878	106 026	14 312	13 281
Bern	22 401	3 248	16 436	–	47 053	22 401	12 111	1 691	–
Birrfeld	63 302	13 324	7 118	7 797	91 643	43 627	11 535	6 930	6 235
Eplatures	3 508	1 088	3 151	131	8 094	3 048	3 919	544	467
Grenchen	45 708	6 380	17 840	1 470	72 560	37 209	31 775	2 797	3 184
Lausanne	26 398	–	5 238	–	31 708	20 369	8 283	–	–
Lugano	6 872	–	4 140	–	11 012	4 094	12 567	–	–
Samedan	2 528	–	7 019	–	9 547	–	10 670	1 408	3 395
Sion	26 147	–	10 791	–	36 938	18 130	15 166	942	–

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

1996

Flugplätze <i>Aérodromes</i>	Motorflug <i>Vol à moteur</i>							Segelflug	
	Bewegungen <i>Mouvements</i>						Passagiere * <i>Passagers *</i>	<i>Vol à voile</i>	
	Platzflüge <i>Vols autour de l'aérodrome</i>	Schleppflugzeuge <i>Avions remorqueurs</i>	Reiseflüge <i>Vols de voyage</i>	Motorsegler <i>Motoplaneurs</i>	Total <i>Total</i>	Davon Schulung <i>Dont Vols d'école</i>		Starts <i>Décollages</i>	Dauer h <i>Durée h</i>
Flugfelder Champs d'aviation	296 721	72 751	102 839	15 245	490 973	194 125	147 013	50 651	62 865
Ambri	1 107	730	893	12	2 742	469	1 481	859	925
Amlikon	110	2 114	20	—	2 244	18	21	5 217	5 029
Ascona	4 326	204	2 400	191	7 130	3 586	3 111	102	331
Bad Ragaz	4 892	3 416	1 946	180	10 434	1 236	2 041	1 613	2 007
Bellechasse	273	3 022	14	185	3 494	—	20	1 541	1 503
Bex	11 511	198	1 749	186	13 668	4 916	1 920	1 410	1 741
Biel-Kappelen	5 579	6	1 872	579	8 036	—	8 012	—	—
Buochs	3 142	1 371	854	—	5 367	208	583	1 225	1 077
Buttwil	19 095	3 287	7 276	1 044	33 363	20 264	1 850	1 732	1 439
Courtelary	200	3 718	238	28	4 184	—	—	1 792	1 890
Dittingen	139	1 878	63	—	2 080	—	46	939	1 315
Dübendorf	—	—	—	—	31	—	68	—	—
Ecuvillens	26 638	—	5 936	—	32 574	18 492	9 578	—	—
Fricktal-Schupfart	11 172	3 797	2 419	922	18 310	7 115	2 284	2 924	2 146
Gruyères	7 150	—	8 624	—	15 774	4 617	4 929	1 128	1 055
Hasenstrick	1 036	—	207	—	1 243	—	526	—	—
Hausen am Albis	1 780	1 695	3 342	290	7 107	2 397	1 252	1 017	1 888
Kägiswil	6 692	1 251	4 840	—	12 783	5 006	5 681	608	738
La Côte	2 629	—	2 204	90	4 923	—	2 037	—	—
Langenthal	4 227	3 574	1 569	2 182	11 552	1 970	2 796	1 787	2 251
Locarno	20 774	3 472	5 546	226	30 018	13 136	27 194	1 736	1 976
Lodrino	—	—	—	—	117	—	88	—	—
Lommis	8 872	—	1 967	57	10 896	4 760	2 087	—	—
Luzern-Beromünster	9 600	146	1 728	858	12 332	4 562	2 310	447	544
Mollis-Linth	4 112	1 566	1 096	53	6 843	2 564	1 925	985	1 446
Montricher	94	9 340	—	1 302	10 736	484	77	4 670	4 443
Môtiers	1 702	—	366	24	2 092	917	493	—	—
Münster	70	1 274	—	—	1 344	—	—	636	2 374
Neuchâtel	12 464	1 924	4 966	168	19 542	9 042	3 125	942	847
Olten	—	8	10	—	18	—	—	1 098	937
Porrentruy	7 480	182	1 630	—	9 292	3 330	1 411	91	157
Raron	2 650	10	1 105	—	3 765	—	1 468	—	—
Reichenbach	2 614	—	687	—	3 301	1 180	1 879	—	—
Saanen	551	846	1 991	—	3 412	—	2 801	423	1 205
San Vittore	—	1 016	8	—	1 024	—	—	508	1 663
Schaffhausen	1 258	4 166	279	1 448	7 151	534	1 003	2 138	2 382
Schänis	702	10 916	484	3 820	15 922	2 426	539	5 444	11 075
Sitterdorf	7 414	—	550	—	8 086	3 922	7 975	—	—
Speck-Fehraltorf	26 410	—	2 921	—	29 331	19 360	4 050	578	464
St. Gallen-Altenrhein	15 760	1 148	10 168	—	27 204	11 312	13 041	1 005	856
Thun	5 776	2 004	1 696	—	9 631	3 135	3 057	1 007	1 532
Triengen	22 598	2	3 366	322	26 288	15 530	10 676	—	—
Wangen-Lachen	20 306	—	7 565	122	28 103	17 322	8 375	10	—
Wasserflugplatz Lachen	212	—	23	—	235	127	148	—	—
Winterthur	167	1 434	34	—	1 635	—	—	3 365	2 454
Yverdon	12 676	940	7 758	—	21 374	9 198	4 389	470	352
Zweisimmen	761	2 096	429	956	4 242	990	666	1 204	2 823
Total 1996	531 367	96 791	236 909	24 643	902 610	377 913	381 674	64 963	76 146
Total 1995	555 019	102 774	244 427	29 027	946 696	409 671	407 440	68 174	86 949
Veränderung	-4.3 %	-5.8 %	-3.1 %	-15.1 %	-4.7 %	-7.8 %	-6.3 %	-4.7 %	-12.4 %
<i>Variation</i>									

* Bei Militärflugplätzen nur Zivillflüge

* Ohne Besatzung; ohne Flugschüler

Sur les aérodromes militaires, mouvements civil uniquement

Sans équipage; sans élève-pilote

10. Gebirgslandeplätze Places d'atterrissage en montagne

	Bewegungen <i>Mouvements</i>		Passagiere <i>Passagers</i>			Bewegungen <i>Mouvements</i>		Passagiere <i>Passagers</i>	
	1995	1996	1995	1996		1995	1996	1995	1996
Total					VS				
<i>Total</i>	11 544	12 009	15 207	13 957	Aeschhorn-				
					Rothorn-gletscher	804	412	1 538	695
BE					Alphubel	398	126	608	183
Blümlisalp ¹	150	100	55	19	Arolla	662	756	609	506
Gstellihorn	242	164	364	200	Bec de Nendaz	-	2	-	3
Gumm	222	268	48	313	Croix de Coeur	352	356	293	291
Hotel Steingletscher ...	184	246	89	101	Ebnefluh	612	531	873	774
Kanderfirn	306	436	322	327	Glacier de Breney	148	190	254	190
Rosenegg West	46	76	72	46	Glacier du Trient	658	688	797	714
Staldenhorn	120	86	128	62	Glacier de Tsanfleuron ..	422	662	471	708
Sustenlimmi	102	178	51	109	Grimentz	140	200	119	312
Wallegg	312	414	504	523	Jungfrauoch	768	902	839	1 174
					Langgletscher	256	196	316	259
GL					Monte Rosa-Satteltole ..	606	510	1 098	877
Glärnischfirn ²	-	2	-	5	Petit Combin	266	282	363	371
Limmerenfirn	-	16	-	4	Rosa Blanche	68	198	71	197
					Theodulgletscher	932	1 230	1 758	1 469
GR					Unterrothom	20	120	5	173
Alp Trida	104	20	100	35	Wildhorn	262	390	405	375
Arosa	50	68	72	103					
Crap Sogn Gion	98	106	146	178	TI				
Fuorcla Chamuotsch ...	126	110	151	129	Alpe Foppa	220	196	-	196
Fuorcla Grischa	198	122	320	176					
Madrisahorn	2	-	4	-	BE/VS				
Vadret del Corvatsch ..	478	514	803	766	Petersgrat	884	786	1 103	903
Vadret Pers	2	-	-	-					
					GL/GR				
VD					Vorabgletscher	46	54	31	95
Col des Mosses	36	54	37	-					
Leysin	70	12	110	8	GL/UR				
					Clariden-Höfifirn	172	230	280	388

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>		
	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	
Füllungen	244	159	9 298	8 258	76	81	9 618	8 499	<i>Gonflages</i>
Landungen	387	253	12 983	11 531	180	192	13 550	11 976	<i>Atterrissages</i>
Fahrzeit in h	1 387	872	25 308	22 478	117	125	26 812	23 474	<i>Durée de vol en h</i>
Fahrstrecke in km ..	21 282	13 913	166 014	147 448	1 687	1 798	188 984	163 159	<i>Distance de vol en km</i>
Passagiere	902	589	32 794	29 126	78	83	33 774	29 799	<i>Passagers</i>
Schulfahrten	11	7	278	247	10	11	299	265	<i>Vois d'école</i>
Alpenfahrten	13	9	650	577	-	-	663	586	<i>Survois des Alpes</i>
Nachtfahrten	14	9	32	28	-	-	46	38	<i>Vois de nuit</i>

12. Bewegungen auf den Flughäfen
Mouvements sur les aéroports

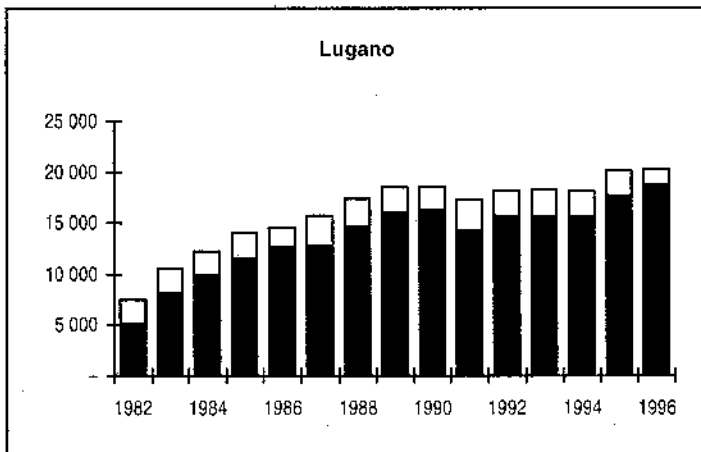
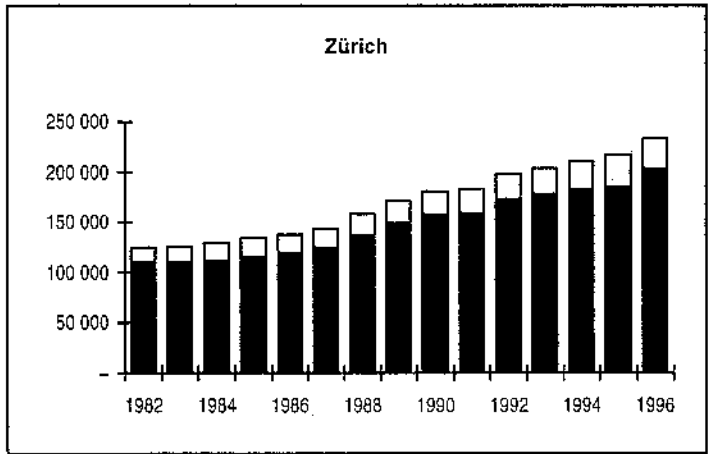
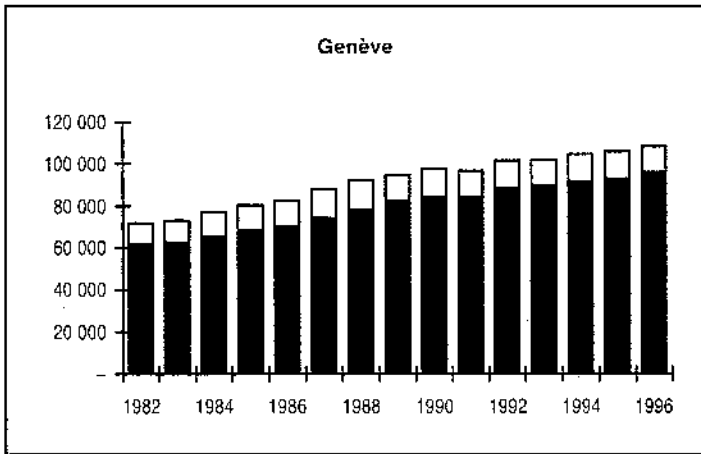
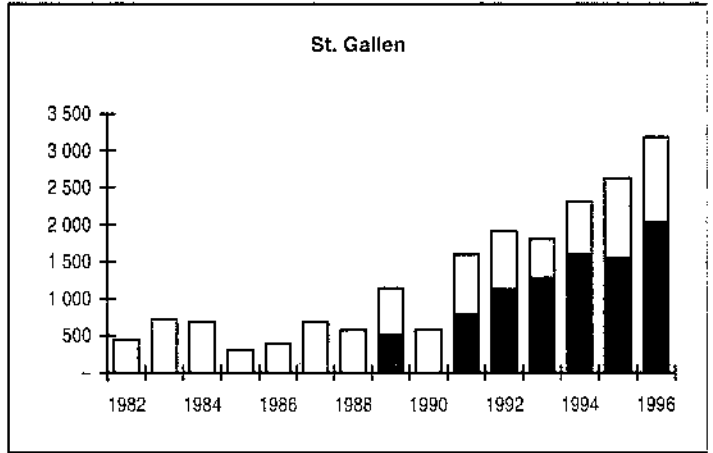
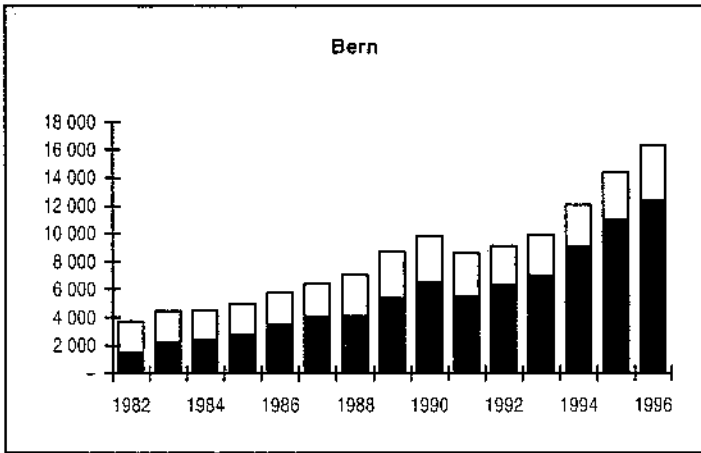
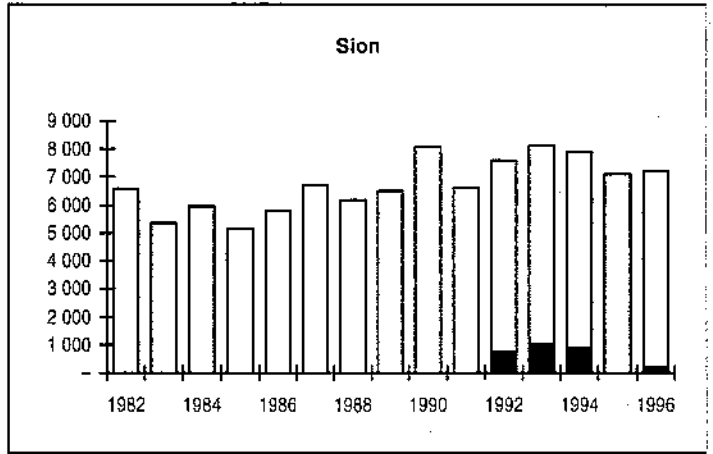
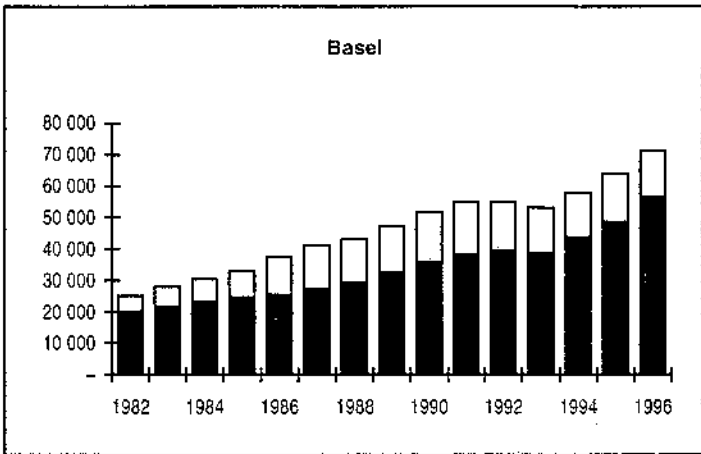
Inklusive Taxiflüge und andere Flüge, jedoch ohne Rundflüge
Voix taxi et autres vols inclus, sans vols de plaisance

	Linien- verkehr <i>Trafic de lignes</i>	Charter- verkehr <i>Trafic de charter</i>	Total <i>Total</i>
Basel			
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
1995	48 724	15 009	63 733
1996	56 781	14 401	71 182
Bern			
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
1995	10 993	3 420	14 413
1996	12 377	3 931	16 308
Genève			
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
1995	93 262	12 958	106 220
1996	96 164	12 407	108 571
Lugano			
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
1995	17 722	2 453	20 175
1996	18 662	1 615	20 297

	Linien- verkehr <i>Trafic de lignes</i>	Charter- verkehr <i>Trafic de charter</i>	Total <i>Total</i>
Sion			
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
1995	-	7 108	7 108
1996	227	6 984	7 211
St. Gallen			
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
1995	1 544	1 091	2 635
1996	2 027	1 159	3 186
Zürich			
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
1995	185 077	32 217	217 294
1996	202 732	30 138	232 870

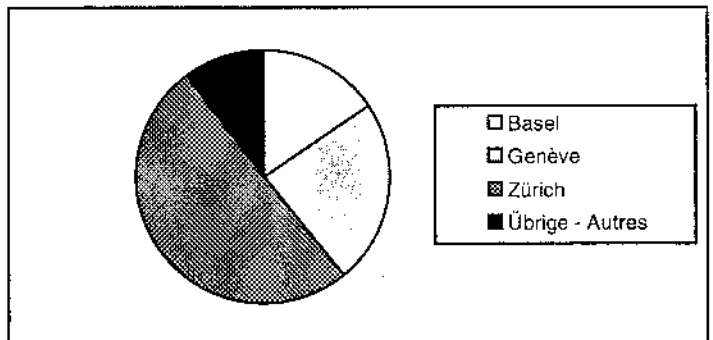
12. Bewegungen auf den Flughäfen
Mouvements sur les aéroports

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



■ Linienvkehr
 Trafic de lignes

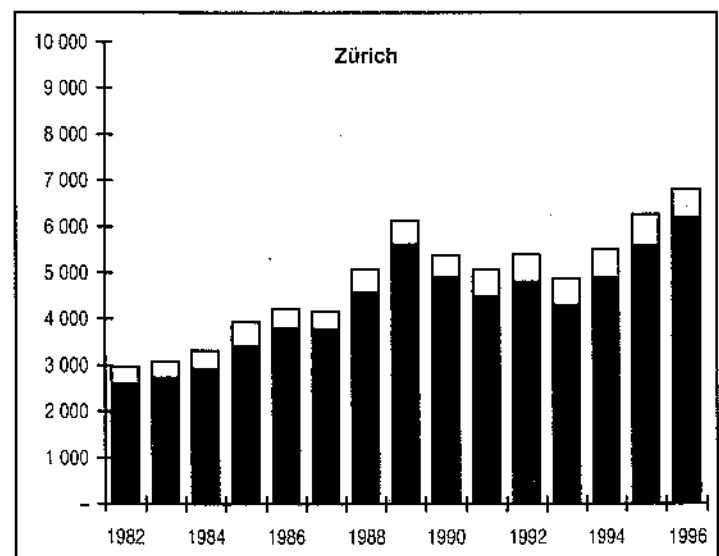
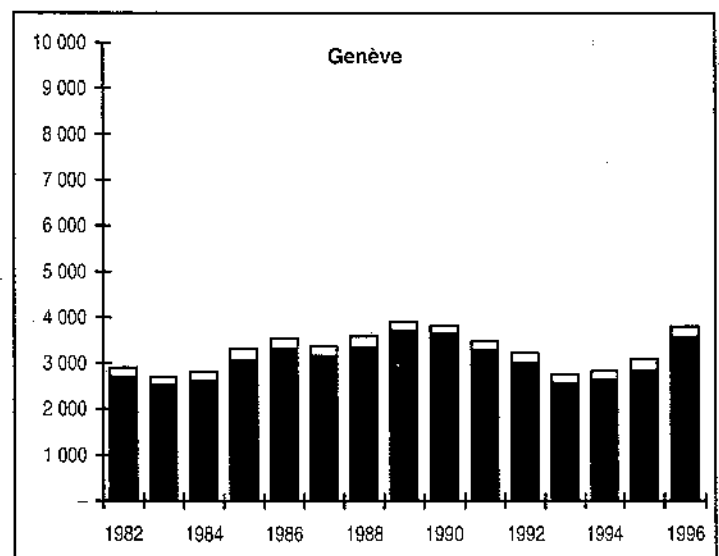
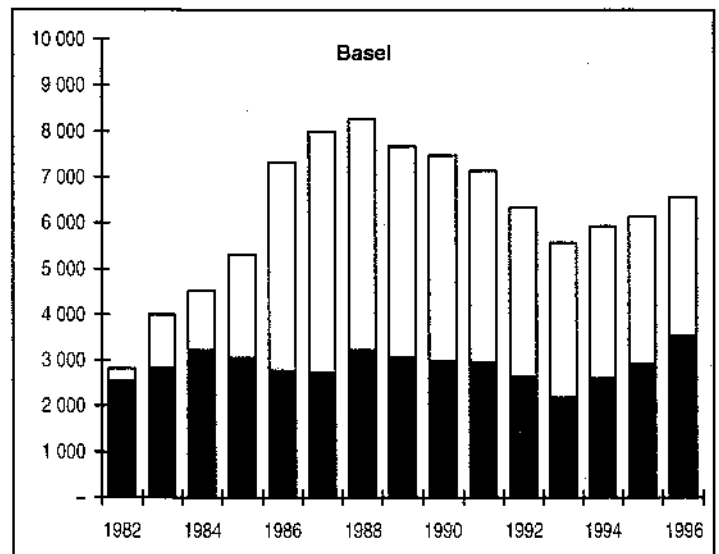
□ Charterverkehr
 Trafic de charter



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

	Linienvkehr <i>Trafic de lignes</i>	Charter- verkehr <i>Trafic de charter</i>	Total <i>Total</i>
Basel			
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
1995	2 923	3 223	6 146
1996	3 545	3 017	6 562
Genève			
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
1995	2 852	228	3 080
1996	3 576	219	3 795
Zürich			
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
1995	5 594	665	6 259
1996	6 194	616	6 810

■ Linienvkehr
Trafic de lignes □ Charterverkehr
Trafic de charter

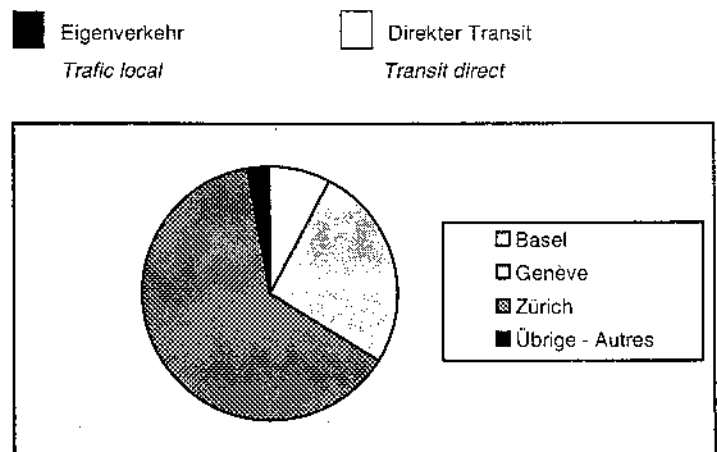
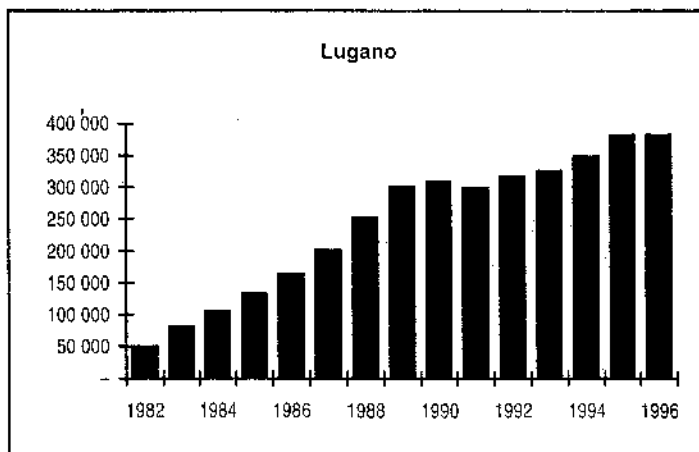
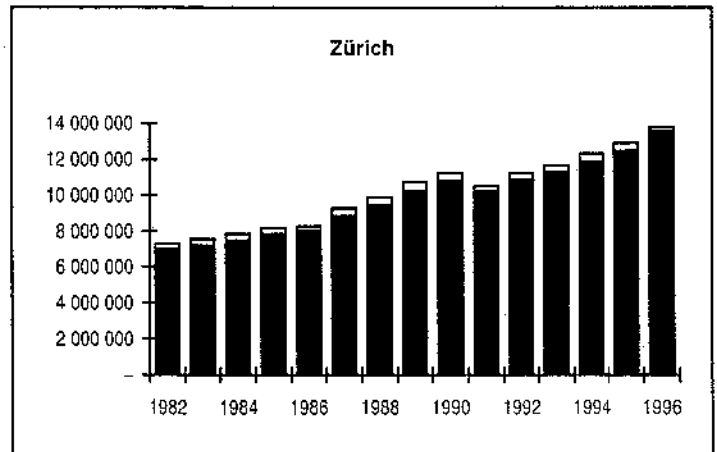
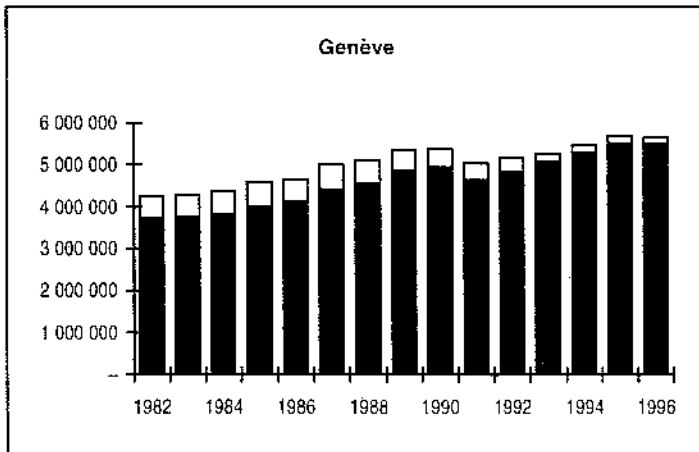
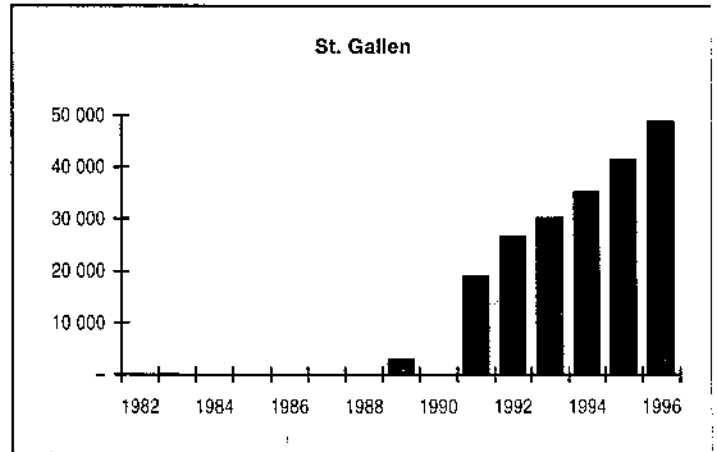
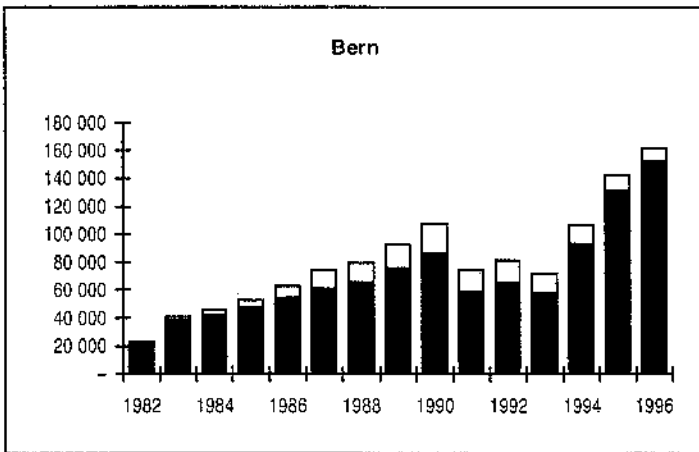
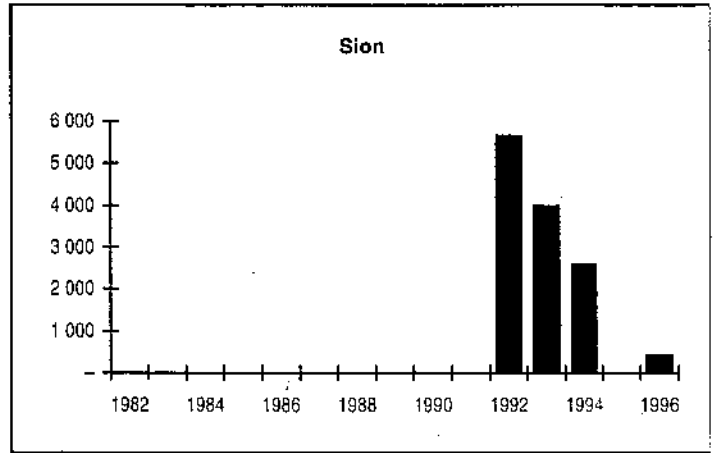
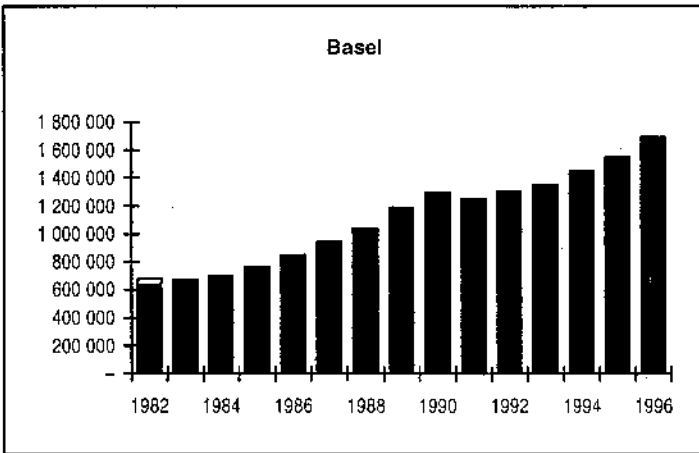


14. Passagiere im Linienverkehr nach Flughäfen
Passagers dans le trafic de lignes par aéroport

	Eigenverkehr <i>Trafic local</i>	Direkter Transit <i>Transit direct</i>	Total <i>Total</i>
Basel			
1982	635 873	42 856	678 729
1983	658 716	11 503	670 219
1984	694 730	3 370	698 100
1985	756 695	8 057	764 752
1986	842 008	7 487	849 495
1987	934 763	8 812	943 575
1988	1 036 623	6 128	1 042 751
1989	1 175 300	13 456	1 188 756
1990	1 280 191	19 735	1 299 926
1991	1 246 866	8 525	1 255 391
1992	1 306 156	3 236	1 309 392
1993	1 345 989	4 624	1 350 613
1994	1 445 530	10 116	1 455 646
1995	1 538 728	17 555	1 556 283
1996	1 682 026	16 648	1 698 674
Bern			
1982	23 160	-	23 160
1983	38 395	2 580	40 975
1984	42 467	3 539	46 006
1985	47 837	4 992	52 829
1986	54 643	8 047	62 690
1987	61 166	13 098	74 264
1988	65 830	13 770	79 600
1989	75 980	16 763	92 743
1990	86 506	21 313	107 819
1991	59 015	15 603	74 618
1992	65 407	15 982	81 389
1993	58 307	13 984	72 291
1994	93 597	12 944	106 541
1995	130 979	12 113	143 092
1996	153 046	8 872	161 918
Genève			
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
1995	5 519 150	184 412	5 703 562
1996	5 500 587	148 296	5 648 883
Lugano			
1982	50 255	-	50 255
1983	81 639	-	81 639
1984	106 680	-	106 680
1985	134 768	-	134 768
1986	162 199	1 907	164 106
1987	198 377	2 831	201 208
1988	248 726	3 202	251 928
1989	301 738	-	301 738
1990	309 331	-	309 331
1991	299 831	-	299 831
1992	318 466	-	318 466
1993	327 226	-	327 226
1994	348 830	-	348 830
1995	383 467	-	383 467
1996	383 124	-	383 124

	Eigenverkehr <i>Trafic local</i>	Direkter Transit <i>Transit direct</i>	Total <i>Total</i>
Sion			
1982	-	-	-
1983	-	-	-
1984	-	-	-
1985	-	-	-
1986	-	-	-
1987	-	-	-
1988	-	-	-
1989	-	-	-
1990	-	-	-
1991	-	-	-
1992	5 667	-	5 667
1993	4 002	-	4 002
1994	2 609	-	2 609
1995	-	-	-
1996	418	-	418
St. Gallen			
1982	-	-	-
1983	-	-	-
1984	-	-	-
1985	-	-	-
1986	-	-	-
1987	-	-	-
1988	-	-	-
1989	2 978	-	2 978
1990	-	-	-
1991	18 976	-	18 976
1992	26 603	-	26 603
1993	30 203	-	30 203
1994	35 199	-	35 199
1995	41 382	-	41 382
1996	48 666	25	48 691
Zürich			
1982	6 990 413	325 843	7 316 256
1983	7 228 183	322 181	7 550 364
1984	7 487 260	340 400	7 827 660
1985	7 840 311	356 212	8 196 523
1986	8 030 116	255 061	8 285 177
1987	8 875 745	407 519	9 283 264
1988	9 458 321	410 266	9 868 587
1989	10 265 625	490 173	10 755 798
1990	10 806 263	398 502	11 204 765
1991	10 226 887	298 660	10 525 547
1992	10 903 306	314 161	11 217 467
1993	11 274 352	362 214	11 636 566
1994	11 904 764	449 830	12 354 594
1995	12 501 327	405 218	12 906 545
1996	13 580 397	224 621	13 805 018

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



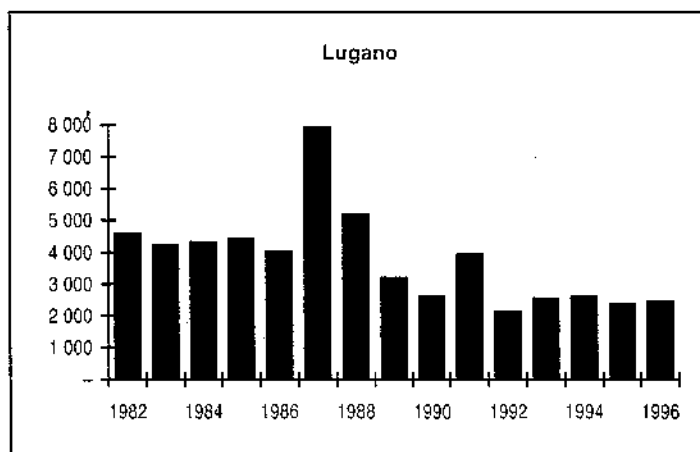
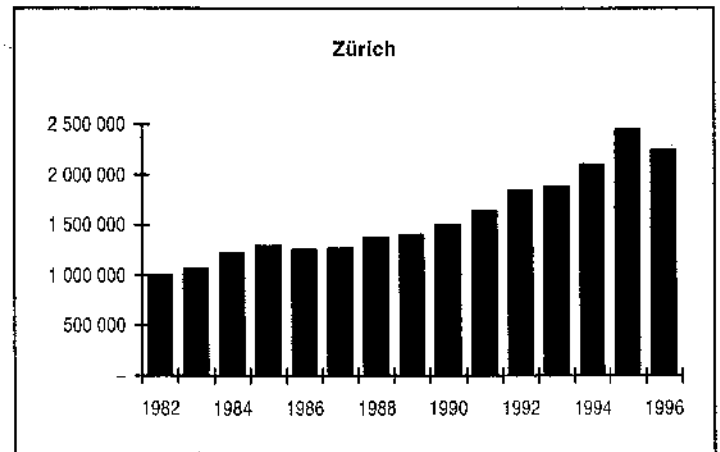
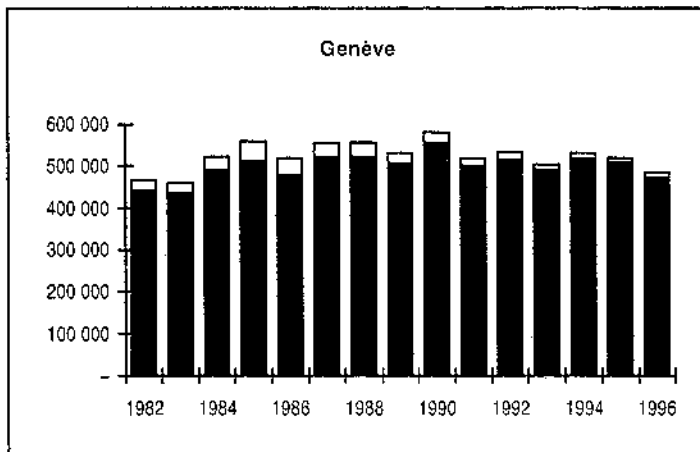
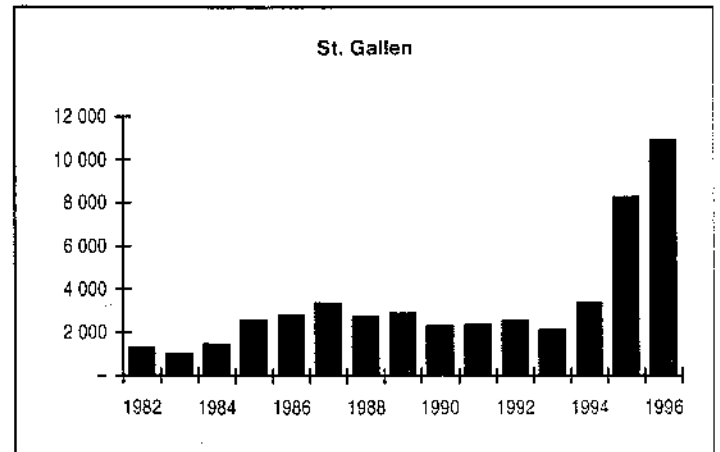
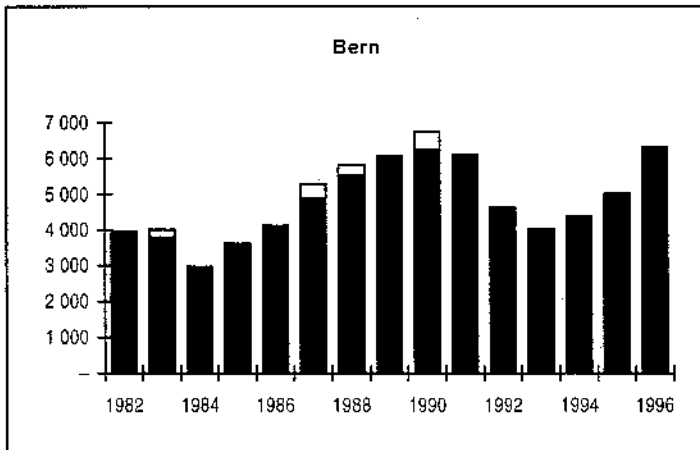
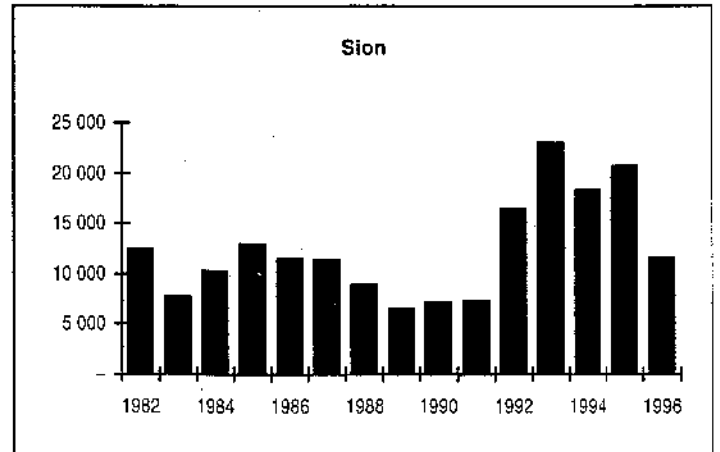
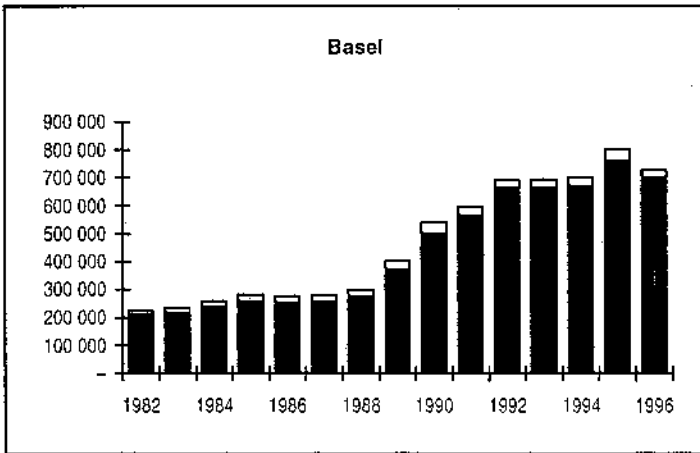
15. Passagiere im Nichtlinienverkehr nach Flughäfen
Passagers dans le trafic hors des lignes par aéroport

Ohne Rundflüge
 Sans vols de plaisance

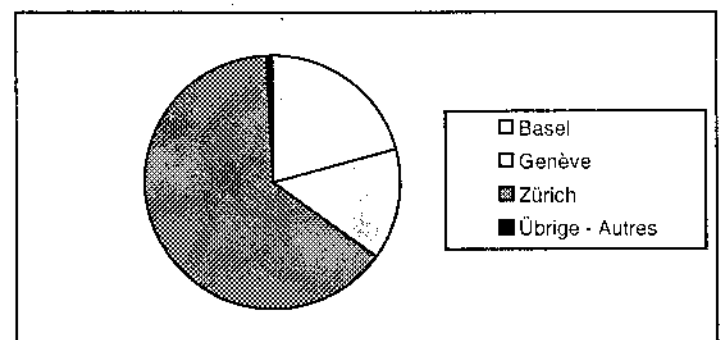
	Eigenverkehr <i>Trafic local</i>	Direkter Transit <i>Transit direct</i>	Total <i>Total</i>		Eigenverkehr <i>Trafic local</i>	Direkter Transit <i>Transit direct</i>	Total <i>Total</i>
Basel				Sion			
1982	212 179	12 019	224 198	1982	12 435	-	12 435
1983	217 529	17 194	234 723	1983	7 698	-	7 698
1984	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
1995	764 196	37 996	802 192	1995	20 760	-	20 760
1996	700 411	31 059	731 470	1996	11 628	-	11 628
Bern				St. Gallen			
1982	3 942	22	3 964	1982	1 304	-	1 304
1983	3 804	207	4 011	1983	980	-	980
1984	2 969	2	2 971	1984	1 464	-	1 464
1985	3 606	11	3 617	1985	2 551	-	2 551
1986	4 088	32	4 120	1986	2 790	-	2 790
1987	4 881	390	5 271	1987	3 353	-	3 353
1988	5 526	304	5 830	1988	2 742	-	2 742
1989	5 989	78	6 067	1989	2 883	-	2 883
1990	6 235	494	6 729	1990	2 314	-	2 314
1991	6 055	51	6 106	1991	2 348	-	2 348
1992	4 628	11	4 639	1992	2 528	-	2 528
1993	3 935	92	4 027	1993	2 088	-	2 088
1994	4 342	38	4 380	1994	3 349	-	3 349
1995	5 017	-	5 017	1995	8 251	-	8 251
1996	6 295	41	6 336	1996	10 904	-	10 904
Genève				Zürich			
1982	442 168	24 674	466 842	1982	979 843	21 592	1 001 435
1983	436 147	23 519	459 666	1983	1 042 324	23 032	1 065 356
1984	490 067	32 872	522 939	1984	1 197 821	23 798	1 221 619
1985	512 485	46 444	558 929	1985	1 274 333	21 903	1 296 236
1986	478 594	41 299	519 893	1986	1 233 875	20 391	1 254 266
1987	523 230	31 636	554 866	1987	1 254 915	16 908	1 271 823
1988	522 369	33 681	556 050	1988	1 351 438	21 454	1 372 892
1989	507 141	24 849	531 990	1989	1 397 171	6 345	1 403 516
1990	556 307	24 661	580 968	1990	1 488 432	12 561	1 500 993
1991	500 317	17 914	518 231	1991	1 625 265	12 940	1 638 205
1992	516 133	17 478	533 611	1992	1 831 761	11 866	1 843 627
1993	491 867	11 011	502 878	1993	1 867 015	18 560	1 885 575
1994	519 135	13 574	532 709	1994	2 086 720	11 478	2 098 198
1995	507 975	12 531	520 506	1995	2 442 672	16 141	2 458 813
1996	471 737	14 137	485 874	1996	2 233 757	7 280	2 241 037
Lugano							
1982	4 603	-	4 603				
1983	4 225	-	4 225				
1984	4 329	-	4 329				
1985	4 422	-	4 422				
1986	4 025	-	4 025				
1987	7 925	9	7 934				
1988	5 154	25	5 179				
1989	3 210	-	3 210				
1990	2 608	-	2 608				
1991	3 938	-	3 938				
1992	2 154	-	2 154				
1993	2 550	-	2 550				
1994	2 612	-	2 612				
1995	2 390	-	2 390				
1996	2 444	-	2 444				

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

Ohne Rundflüge
Sans vols de plaisance



Eigenverkehr
Trafic local
 Direkter Transit
Transit direct



16. Frachtverkehr nach Flughäfen
Trafic de fret par aéroport

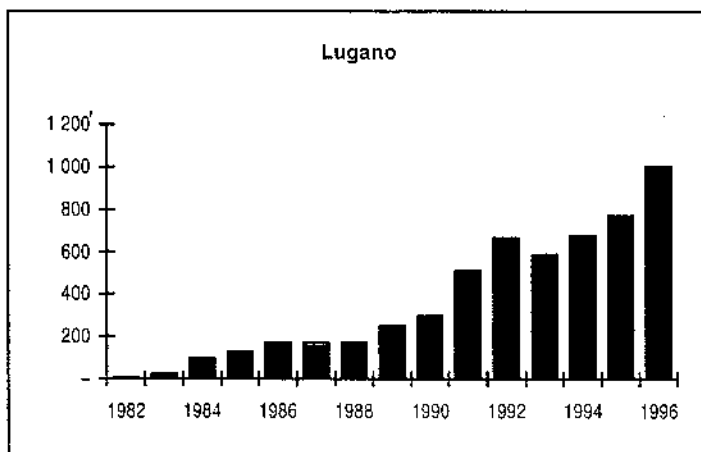
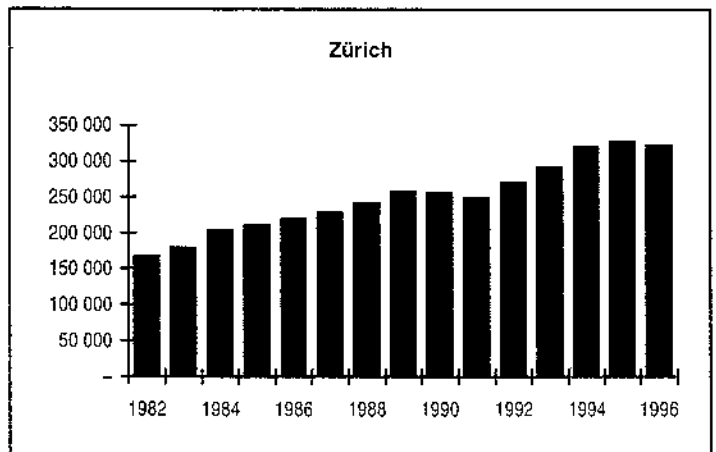
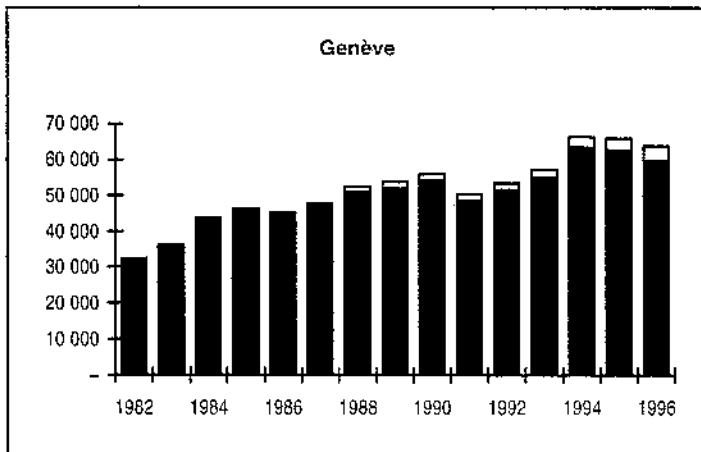
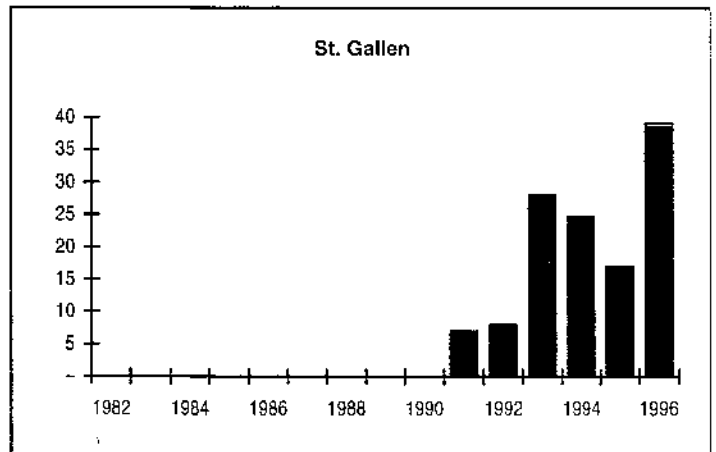
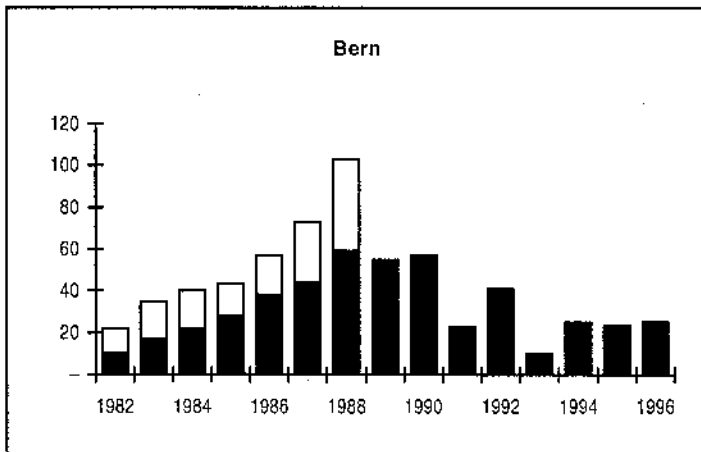
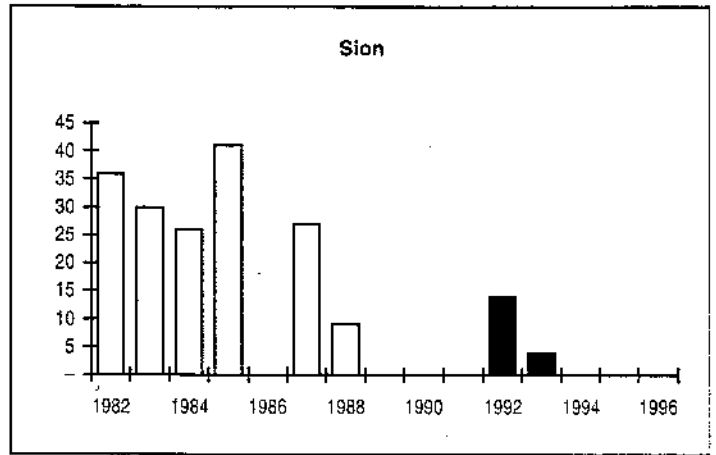
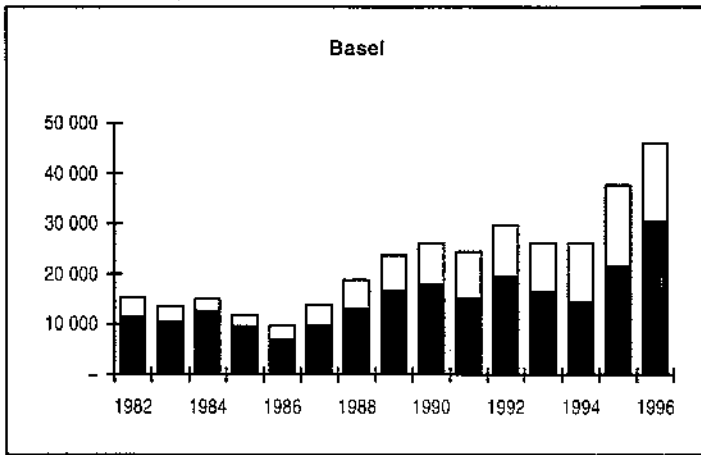
Eigenverkehr in Tonnen
Trafic local en tonnes

	Linien- verkehr <i>Trafic de lignes</i>	Charter- verkehr <i>Trafic de charter</i>	Total <i>Total</i>
Basel			
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
1995	21 646	16 125	37 771
1996	30 526	15 600	46 126
Bern			
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
1995	23	-	23
1996	25	-	25
Genève			
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
1995	62 691	3 291	65 982
1996	59 721	4 155	63 876
Lugano			
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
1995	770	-	770
1996	1 002	1	1 003

	Linien- verkehr <i>Trafic de lignes</i>	Charter- verkehr <i>Trafic de charter</i>	Total <i>Total</i>
Sion			
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	-	-	-
1995	-	-	-
1996	-	-	-
St. Gallen			
1982	-	-	-
1983	-	-	-
1984	-	-	-
1985	-	-	-
1986	-	-	-
1987	-	-	-
1988	-	-	-
1989	-	-	-
1990	-	-	-
1991	7	-	7
1992	8	-	8
1993	28	-	28
1994	25	-	25
1995	17	-	17
1996	39	1	39
Zürich			
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
1995	324 870	2 062	326 932
1996	321 130	1 616	322 745

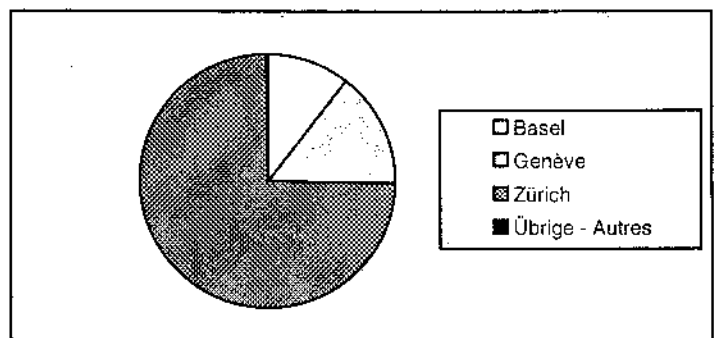
16. Frachtverkehr nach Flughäfen
Trafic de fret par aéroport

Eigenverkehr in Tonnen
Trafic local en tonnes



Linienverkehr
Trafic de lignes

Charterverkehr
Trafic de charter



17. Postverkehr nach Flughäfen
Trafic postal par aéroport

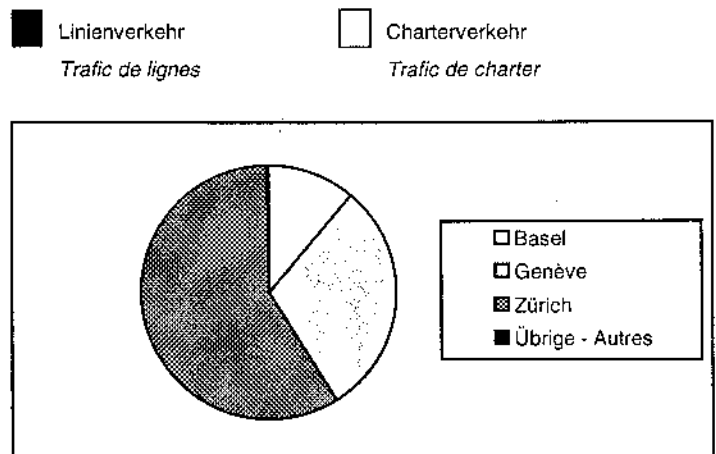
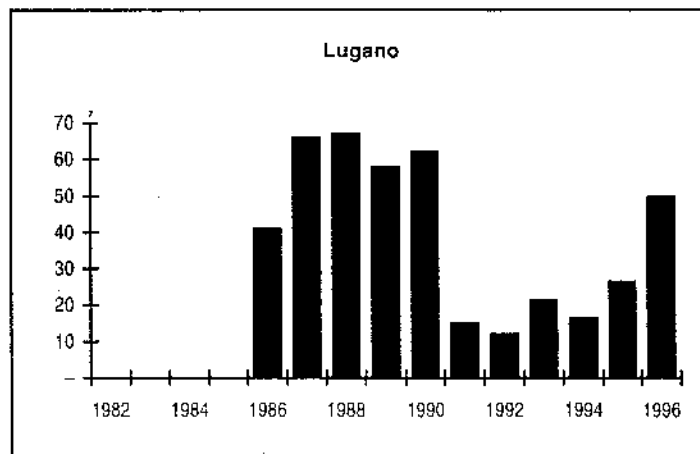
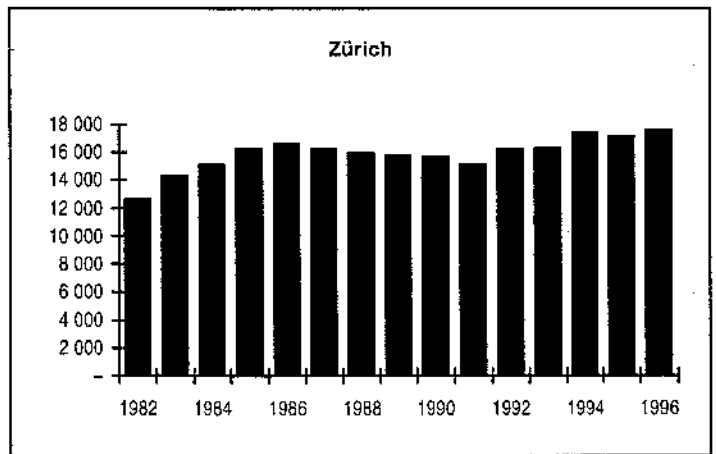
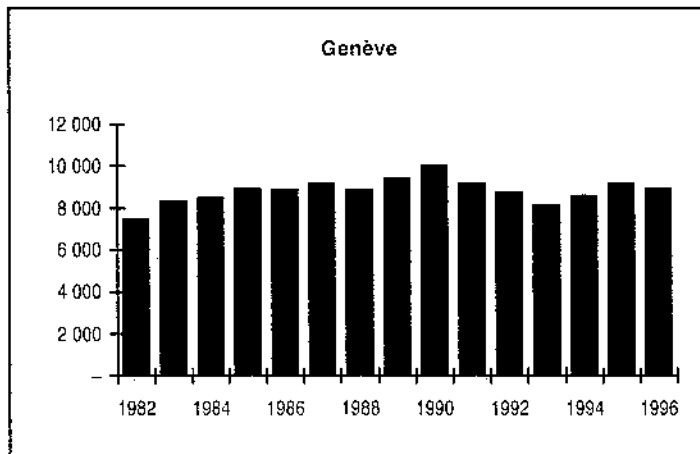
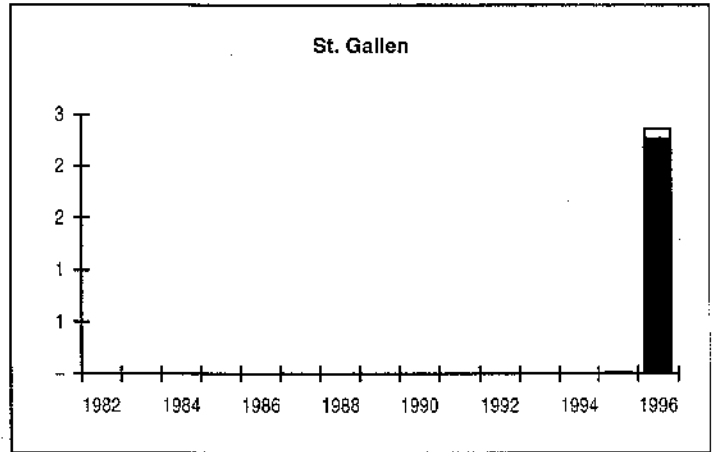
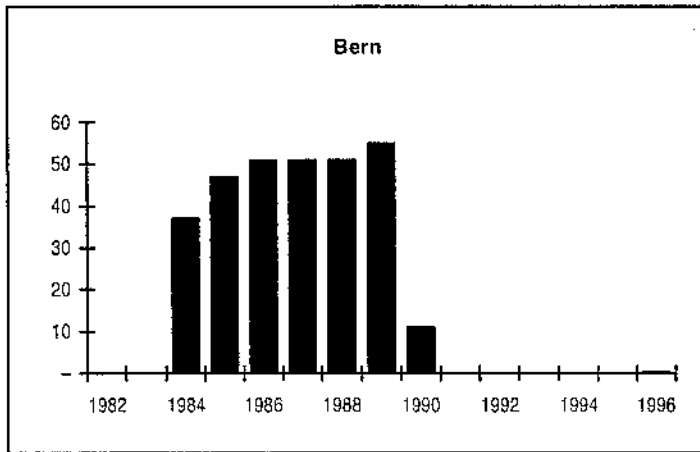
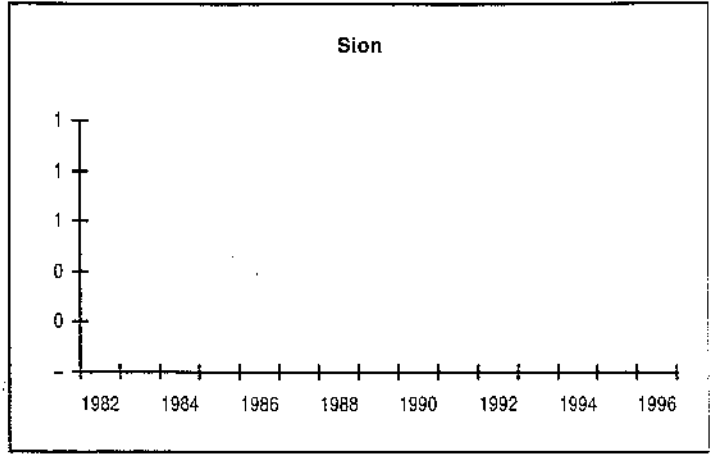
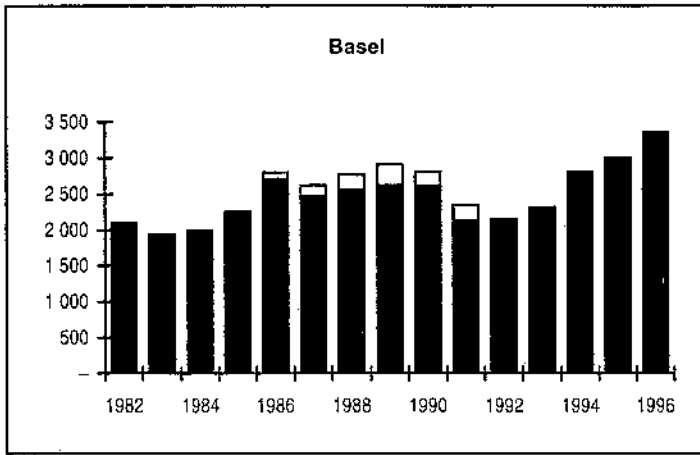
Eigenverkehr in Tonnen
Trafic local en tonnes

	Linien- verkehr <i>Trafic de lignes</i>	Charter- verkehr <i>Trafic de charter</i>	Total <i>Total</i>
Basel			
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
1995	3 009	0	3 009
1996	3 339	18	3 357
Bern			
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	-	-	-
1995	0	-	0
1996	0	-	0
Genève			
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
1995	9 151	9	9 159
1996	8 910	5	8 914
Lugano			
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
1995	26	-	26
1996	50	-	50

	Linien- verkehr <i>Trafic de lignes</i>	Charter- verkehr <i>Trafic de charter</i>	Total <i>Total</i>
Sion			
1982	-	-	-
1983	-	-	-
1984	-	-	-
1985	-	-	-
1986	-	-	-
1987	-	-	-
1988	-	-	-
1989	-	-	-
1990	-	-	-
1991	-	-	-
1992	-	-	-
1993	-	-	-
1994	-	-	-
1995	-	-	-
1996	-	-	-
St. Gallen			
1982	-	-	-
1983	-	-	-
1984	-	-	-
1985	-	-	-
1986	-	-	-
1987	-	-	-
1988	-	-	-
1989	-	-	-
1990	-	-	-
1991	-	-	-
1992	-	-	-
1993	-	-	-
1994	-	-	-
1995	0	-	0
1996	2	0	2
Zürich			
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
1995	17 109	9	17 118
1996	17 521	34	17 555

17. Postverkehr nach Flughäfen
Trafic postal par aéroport

Eigenverkehr in Tonnen
Trafic local en tonnes



18 A. Verkehrsströme im Linienverkehr 1996
Courants dans le trafic de lignes

Ab 1996 neue Datenquelle
 Nouvelle source à partir de 1996

Zahlende Passagiere (nur Abflug)	Total Schweiz ¹ Total Suisse ¹	Zürich	Genève	Basel	Bern	Lugano	Passagers payants (départs seulement)
Linienverkehr	9 373 340	6 019 941	2 386 578	783 159	63 965	95 323	Trafic de lignes
Europa	6 337 546	3 868 235	1 678 838	625 772	59 917	80 410	Europe
Albanien	20 778	18 919	1 657	180	–	22	Albanie
Belgien	133 161	74 425	35 618	18 004	3 783	1 331	Belgique
Bulgarien	22 197	18 777	2 876	390	16	138	Bulgarie
Dänemark	97 179	65 606	23 242	7 263	344	724	Danemark
Deutschland	841 466	610 783	131 098	76 650	13 508	9 427	Allemagne
Estland	2 000	1 332	628	34	6	–	Estonie
Finnland	71 116	56 609	10 947	3 331	24	205	Finlande
Frankreich	1 163 734	416 795	420 824	310 252	8 181	7 682	France
Griechenland	183 202	133 621	40 834	7 951	17	779	Grèce
Grossbritannien	1 107 515	598 447	398 836	88 497	13 778	7 957	Grande-Bretagne
Holland	242 180	154 592	63 646	13 108	9 064	1 770	Hollande
Irland	65 476	48 441	9 673	6 501	200	661	Irlande
Island	4 712	3 865	790	47	2	8	Islande
Italien	510 429	341 313	106 802	19 211	4 303	38 700	Italie
Jugoslawien	54 708	49 466	3 325	1 666	–	251	Yougoslavie
Kroatien	49 802	46 380	2 860	474	2	86	Croatie
Lettland	2 847	1 835	903	105	–	4	Lettonie
Litauen	2 658	1 720	846	89	3	–	Lituanie
Luxemburg	37 271	23 003	13 173	194	1	900	Luxembourg
Malta	36 909	31 043	5 136	669	–	61	Malte
Mazedonien	15 154	11 886	1 148	2 090	16	14	Macedonie
Norwegen	64 605	50 038	11 887	2 311	125	244	Norvège
Österreich	378 534	303 392	28 309	16 179	4 160	2 120	Autriche
Polen	61 786	50 227	9 216	1 901	48	394	Pologne
Portugal	162 823	82 185	75 424	4 532	8	674	Portugal
Rumänien	42 684	36 555	4 651	1 093	3	382	Roumanie
Russ. Föderation	95 599	57 058	35 457	1 780	5	1 299	Féd. de Russie
Schweden	152 581	106 435	38 899	6 430	378	439	Suède
Slowenien	32 477	30 517	1 341	544	–	75	Slovénie
Spanien	463 563	264 972	165 955	28 374	1 440	2 822	Espagne
Tschechien	95 347	73 118	18 784	2 395	475	575	Tchéquie
Ukraine	21 026	17 603	2 684	543	3	193	Ukraine
Ungarn	98 892	85 239	10 416	2 753	11	473	Hongrie
Weissrussland	2 162	1 273	797	79	13	–	Bélarus
Übrige Länder	973	765	56	152	–	–	Autres pays
Afrika	587 636	333 758	202 123	49 881	346	1 528	Afrique
Ägypten	105 105	77 873	23 711	3 210	2	309	Egypte
Algerien	13 902	709	12 579	596	–	18	Algérie
Äthiopien	1 601	541	1 027	33	–	–	Ethiopie
Burkina Faso	956	317	364	275	–	–	Burkina Faso
Elfenbeinküste	14 025	3 955	9 750	297	–	23	Côte d'Ivoire
Gabun	3 840	1 128	2 323	380	4	5	Gabon
Gambia	2 350	1 063	1 255	32	–	–	Gambie
Ghana	16 211	14 871	1 214	74	34	18	Ghana
Kamerun	11 687	4 929	6 174	563	–	21	Cameroun
Kanarische Inseln	93 089	49 480	14 162	29 252	5	190	Iles Canaries
Kenia	29 846	22 186	3 615	3 926	15	104	Kenya
Komoren	3 553	2 815	349	359	–	30	Comores
Kongo	4 569	1 279	3 083	204	–	3	Congo
Mali	1 889	455	1 196	227	–	11	Mali
Marokko	47 242	11 501	34 235	1 330	–	176	Maroc
Mauritius	16 935	8 616	7 391	782	–	146	Ile Maurice
Namibia	2 329	1 858	320	151	–	–	Namibie
Nigeria	22 351	21 003	1 138	161	6	43	Nigéria
Senegal	11 972	3 601	7 415	936	–	20	Sénégal
Seychellen	6 184	5 227	524	413	–	20	Seychelles
Südafrika	64 717	53 237	7 741	3 369	164	206	Afrique du Sud
Sudan	792	233	556	3	–	–	Sudan
Tansania	10 733	9 419	1 054	167	74	19	Tanzanie

18 B. Verkehrsströme im Linienverkehr 1996
Courants dans le trafic de lignes

Ab 1996 neue Datenquelle
 Nouvelle source à partir de 1996

Zahlende Passagiere (nur Abflug)	Total Schweiz ¹ Total Suisse ¹	Zürich	Genève	Basel	Bern	Lugano	Passagers payants (départs seulement)
Togo	791	298	266	221	6	–	
Tunesien	78 859	25 000	52 061	1 653	–	145	Tunisie
Uganda	787	357	300	128	2	–	Ouganda
Zaire	7 409	2 963	4 362	78	3	3	Zaire
Zimbabwe	8 020	6 601	1 266	127	26	–	Zimbabwe
Übrige Länder	5 892	2 243	2 692	934	5	18	Autres pays
Asien	1 295 550	1 002 906	236 539	50 517	430	5 158	Asie
Arabische Emirate ..	37 600	30 581	5 794	974	14	237	Emirats arabes
Bahrain	3 002	1 615	1 282	103	–	2	Bahrein
China	53 832	47 966	4 048	1 630	11	177	Chine
Hongkong	81 992	69 584	7 296	4 511	100	501	Hong Kong
Indien	83 815	67 376	13 118	2 857	41	423	Inde
Indonesien	28 608	26 153	1 985	454	8	8	Indonésie
Iran	12 750	8 216	4 114	356	16	48	Iran
Israel	137 727	101 055	33 755	2 777	2	138	Israël
Japan	158 395	111 865	42 069	4 135	14	312	Japon
Jemen	971	540	405	24	2	–	Yémen
Jordanien	7 519	1 390	5 777	333	2	17	Jordanie
Kasachstan	1 614	635	917	62	–	–	Kazakhstan
Kuwait	3 474	641	2 721	108	–	4	Koweït
Libanon	21 728	12 777	8 446	457	–	48	Liban
Malaysia	20 638	17 956	2 179	473	2	28	Malaisie
Malediven	5 711	4 439	960	177	6	129	Maldives
Nepal	2 650	1 674	874	102	–	–	Népal
Oman	6 974	5 886	869	186	3	30	Oman
Pakistan	11 588	9 766	1 631	159	8	24	Pakistan
Philippinen	17 555	14 754	2 196	482	17	106	Philippines
Saudiarabien	30 233	14 375	15 194	554	3	107	Arabie saoudite
Singapur	86 317	67 203	13 931	4 259	63	861	Singapour
Sri Lanka	16 005	13 139	2 469	323	13	61	Sri Lanka
Südkorea	57 923	54 201	2 868	744	–	110	Corée du Sud
Syrien	4 125	1 974	1 970	175	6	–	Syrie
Taiwan	13 393	11 708	1 249	381	13	42	Taiwan
Thailand	119 294	96 883	16 801	4 604	69	937	Thaïlande
Türkei	190 160	139 267	32 180	18 017	15	681	Turquie
Usbekistan	981	422	527	32	–	–	Ouzbékistan
Vietnam	4 738	3 619	726	391	2	–	Vietnam
Zypern	69 378	62 177	6 531	546	–	124	Chypre
Übrige Länder	4 860	3 069	1 657	131	–	3	Autres pays
Australien	27 883	22 922	3 170	1 763	21	7	Australie
Nordamerika	950 522	665 665	228 474	47 040	2 532	6 811	Amérique du Nord
Kanada	153 901	119 590	26 915	6 510	351	535	Canada
Mexiko	16 788	10 084	4 989	1 421	164	130	Mexique
USA	779 833	535 991	196 570	39 109	2 017	6 146	Etats-Unis
Zentralamerika	39 524	25 182	9 913	3 477	351	601	Amérique centrale
Festland	5 304	3 560	1 566	–	178	–	Continent
Inseln	34 220	21 622	8 347	3 477	173	601	Iles
Südamerika	134 679	101 273	27 521	4 709	368	808	Amérique du Sud
Argentinien	22 668	15 688	5 753	1 067	17	143	Argentine
Bolivien	1 323	1 323	–	–	–	–	Bolivie
Brasilien	74 289	60 757	11 279	1 730	56	467	Brésil
Chile	8 086	5 479	2 289	236	40	42	Chili
Ecuador	4 950	3 591	1 162	141	54	2	Equateur
Kolumbien	6 433	3 772	2 050	462	48	101	Colombie
Peru	5 635	3 158	2 316	90	71	–	Pérou
Venezuela	9 333	6 329	2 428	445	82	49	Venezuela
Übrige Länder	1 962	1 176	244	538	–	4	Autres pays

¹ Passagiere einmal gezählt

¹ Passagers comptés une fois

19. Verkehrsströme im Charterverkehr
Courants dans le trafic de charter

1996

¹ Passagiere einmal gezählt
¹ Passagers comptés une fois

Zahlende Passagiere (nur Abflug)	Total Schweiz ¹ <i>Total Suisse ¹</i>	Zürich	Genève	Basel	Bern	Passagers payants (départs seulement)
Charterverkehr	1 558 400	985 301	221 305	343 237	1 120	Trafic de charter
Europa	982 678	607 755	189 264	177 449	1 120	Europe
Belgien	1 743	188	562	956	-	Belgique
Bulgarien	1 534	1 317	119	98	-	Bulgarie
Dänemark	2 385	641	1 651	93	-	Danemark
Deutschland	16 625	12 429	1 016	2 528	18	Allemagne
Finnland	1 923	534	1 389	-	-	Finlande
Frankreich	23 429	8 089	3 886	10 788	38	France
Griechenland	207 610	157 520	9 952	40 138	-	Grèce
Grossbritannien	155 348	65 598	88 724	699	26	Grande-Bretagne
Holland	5 134	4 153	334	265	-	Hollande
Irland	8 591	5 039	2 724	828	-	Irlande
Island	1 346	1 346	-	-	-	Islande
Italien	56 580	35 117	8 362	8 752	693	Italie
Jugoslawien	78 221	71 459	3 682	3 080	-	Yougoslavie
Kroatien	177	137	40	-	-	Croatie
Litauen	131	-	52	-	-	Lituanie
Luxemburg	239	63	176	-	-	Luxembourg
Malta	6 081	306	-	5 775	-	Malte
Mazedonien	55 883	48 059	3 616	4 204	-	Macedonie
Norwegen	2 249	453	1 228	568	-	Norvège
Österreich	13 354	12 060	153	1 123	-	Autriche
Portugal	59 820	28 650	19 671	11 269	-	Portugal
Russ. Föderation	1 605	1 099	268	238	-	Féd. de Russie
Schweden	8 037	723	7 314	-	-	Suède
Slowenien	294	14	41	239	-	Slovénie
Spanien	265 063	144 738	33 697	85 162	345	Espagne
Tschechien	5 147	4 436	200	511	-	Tchéquie
Ukraine	1 279	958	253	68	-	Ukraine
Ungarn	2 559	2 486	73	-	-	Hongrie
Übrige Länder	291	143	81	67	-	Autres pays
Afrika	394 122	250 822	30 724	112 229	-	Afrique
Ägypten	75 802	68 473	2 927	4 402	-	Egypte
Algerien	5 216	513	4 170	533	-	Algérie
Kanarische Inseln	240 207	154 031	17 031	69 145	-	Iles Canaries
Kenia	18 530	2 261	-	16 269	-	Kenya
Marokko	4 643	350	573	3 720	-	Maroc
Réunion	210	-	-	210	-	Réunion
Tunesien	49 352	25 194	5 991	17 820	-	Tunisie
Übrige Länder	162	-	32	130	-	Autres pays
Asien	152 768	115 703	968	36 097	-	Asie
Bahrein	1 804	1 804	-	-	-	Bahrein
Israel	18 805	18 782	23	-	-	Israël
Libanon	236	-	-	236	-	Liban
Philippinen	251	-	-	251	-	Philippines
Saudiarabien	3 315	1 917	945	453	-	Arabie saoudite
Südkorea	176	-	-	176	-	Corée du Sud
Thailand	3 388	3 388	-	-	-	Thaïlande
Türkei	96 610	66 661	-	29 949	-	Turquie
Zypern	28 092	23 078	-	5 014	-	Chypre
Übrige Länder	91	73	-	18	-	Autres pays
Australien	-	-	-	-	-	Australie
Nordamerika	19 055	9 306	139	9 610	-	Amérique du Nord
Kanada	9 388	-	-	9 388	-	Canada
Mexiko	-	-	-	-	-	Mexique
USA	9 667	9 306	139	222	-	Etats-Unis
Zentralamerika	9 444	1 592	-	7 852	-	Amérique centrale
Südamerika	333	123	210	-	-	Amérique du Sud

20 A. Abfliegende Passagiere im Linien- und Charterverkehr
Passagers partants dans le trafic de ligne et de charter

1996

Europa
Europe

Enddestination - Destination finale	Schweiz ¹	Zürich	Genève	Basel	Bern	Lugano	Sion	St. Gallen
Europa - Europe ²	7 714 161	4 776 272	1 907 399	856 759	61 052	81 215	2 906	28 558
Alicante ES	66 841	42 192	17 524	6 906	—	219	—	—
Amsterdam NL	238 284	151 823	62 872	12 994	8 857	1 738	—	—
Antalya TR	38 803	25 712	2 061	11 015	—	15	—	—
Athinaï GR	123 676	77 534	33 598	12 034	8	502	—	—
Barcelona ES	107 051	62 559	32 156	11 172	473	691	—	—
Beograd YU	44 427	40 187	2 717	1 275	—	248	—	—
Berlin DE	104 492	81 294	8 439	12 971	1 026	762	—	—
Birmingham GB	34 840	20 140	8 561	5 466	361	285	—	27
Bruxelles BE	134 448	74 397	36 022	18 892	3 769	1 331	—	37
Bucuresti RO	41 977	36 171	4 367	1 057	—	382	—	—
Budapest HU	99 322	85 596	10 489	2 753	11	473	—	—
Catania IT	35 354	20 452	11 864	2 972	—	30	—	36
Dublin IE	53 112	37 693	10 405	4 200	196	618	—	—
Düsseldorf DE	138 236	99 328	20 649	15 668	841	1 750	—	—
Edinburgh GB	34 849	21 331	7 843	5 396	126	153	—	—
Faro PT	32 117	20 421	3 276	8 351	—	69	—	—
Frankfurt DE	149 318	100 295	35 250	8 339	2 585	2 212	—	637
Genova IT	37 984	33 049	4 615	302	—	18	—	—
Göteborg SE	30 878	23 696	5 350	1 585	166	81	—	—
Hamburg DE	79 234	59 065	9 876	8 727	650	829	—	87
Hannover DE	45 449	38 105	3 371	3 000	271	443	—	259
Helsinki FI	65 691	51 359	10 785	3 318	24	205	—	—
Ibiza ES	35 826	18 385	7 298	8 988	514	19	622	—
Iraklion GR	103 570	76 026	3 275	24 189	4	76	—	—
Istanbul TR	170 482	129 502	21 439	18 939	15	587	—	—
Köbenhavn DK	85 943	56 063	22 430	6 562	214	674	—	—
Köln-Bonn DE	47 132	38 237	3 998	3 777	388	667	—	65
Kos GR	46 637	36 206	7 146	3 251	—	34	—	—
Larnaca CY	88 838	76 653	6 507	5 556	—	122	—	—
Linz AT	31 860	30 267	752	688	—	153	—	—
Lisboa PT	113 946	61 611	48 992	2 949	8	386	—	—
London GB	1 027 129	549 670	405 208	52 912	12 347	6 992	—	—
Luxembourg LU	37 510	23 066	13 349	194	1	900	—	—
Lyon FR	37 596	26 481	412	10 622	9	72	—	—
Madrid ES	115 964	64 514	46 207	4 512	28	703	—	—
Malaga ES	87 027	56 803	20 831	9 076	—	317	—	—
Malta MT	42 990	31 349	5 136	6 444	—	61	—	—
Manchester GB	98 430	45 709	39 544	12 566	261	330	—	20
Marseille FR	29 942	17 145	11 452	1 240	—	105	—	—
Milano IT	131 258	113 310	14 260	3 613	2	73	—	—
Moskva RU	78 850	43 815	32 499	1 389	5	1 142	—	—
München DE	145 409	92 037	26 516	18 270	7 339	1 178	—	69
Nice FR	131 478	52 571	69 095	8 456	92	1 264	—	—
Oslo NO	57 123	42 568	11 477	2 715	119	244	—	—
Palma De Mallorca ES	194 553	106 494	25 056	62 615	25	363	—	—
Paris FR	886 278	299 412	293 812	279 198	7 932	5 798	—	126
Porto PT	63 738	17 980	41 496	3 873	—	159	230	—
Praha CZ	96 902	74 214	18 774	2 885	472	557	—	—
Pristina YU	70 485	64 610	3 645	2 227	—	3	—	—
Rhodos GR	33 029	29 585	959	2 432	—	53	—	—
Roma IT	158 638	100 358	52 916	4 622	366	376	—	—
Salzburg AT	46 761	44 287	1 619	713	—	142	—	—
Santiago ES	44 253	18 535	23 484	2 228	—	6	—	—
Skopje MK	66 582	56 314	4 653	5 588	16	7	4	—
Stockholm SE	104 033	66 582	32 561	4 347	185	358	—	—
Stuttgart DE	63 275	46 335	15 985	420	—	491	44	—
Torino IT	37 668	35 107	1 775	717	25	10	—	34
Venezia IT	32 325	8 029	4 899	2 855	1 200	15 299	—	43
Warszawa PL	48 393	38 594	7 878	1 564	35	322	—	—
Wien AT	241 316	173 048	24 262	14 548	4 141	1 580	—	23 737
Zagreb HR	46 112	42 712	2 856	456	2	86	—	—

20 B. Abfliegende Passagiere im Linien- und Charterverkehr
Passagers partants dans le trafic de ligne et de charter

1996

Afrika, Asien, Australien, Amerika
Afrique, Asie, Australie, Amérique

Enddestination - Destination finale	Schweiz ¹	Zürich	Genève	Basel	Bern	Lugano	Sion	St. Gallen
Afrika - Afrique ²	986 233	589 032	232 870	162 110	346	1 528	347	—
Arrecife	ES 74 170	39 352	10 660	24 155	—	3	—	—
Cairo	EG 47 673	26 996	18 629	1 865	2	181	—	—
Cape Town	ZA 17 767	15 348	1 460	864	64	31	—	—
Casablanca	MA 27 741	5 485	20 936	1 172	—	148	—	—
Djerba	TN 31 801	14 507	12 411	4 846	—	37	—	—
Fuerteventura	ES 30 851	21 126	78	9 636	—	11	—	—
Gran Canaria	ES 138 638	91 504	13 001	33 974	—	159	—	—
Hurghada	EG 69 214	62 265	4 188	2 677	—	84	—	—
Johannesburg	ZA 44 795	36 055	6 153	2 312	100	175	—	—
Lagos	NG 22 223	20 943	1 078	153	6	43	—	—
Luxor	EG 26 365	20 428	2 924	3 008	—	5	—	—
Mombasa	KE 25 591	5 415	298	19 838	6	34	—	—
Monastir	TN 38 565	21 888	8 285	8 389	—	3	—	—
Nairobi	KE 22 681	18 928	3 317	357	9	70	—	—
Sharm El Sheikh	EG 39 099	38 605	423	32	—	39	—	—
Tenerife	ES 77 973	39 909	7 416	30 626	5	17	—	—
Tunis	TN 56 427	13 343	36 394	6 238	—	105	347	—
Asien - Asie	1 049 902	813 871	198 187	33 076	415	4 353	—	—
Bangkok	TH 111 386	89 140	16 682	4 576	69	919	—	—
Beijing	CN 42 017	37 031	3 529	1 309	11	137	—	—
Beirut	LB 21 964	12 777	8 446	693	—	48	—	—
Bombay	IN 40 308	34 024	4 278	1 657	16	333	—	—
Delhi	IN 37 398	29 165	7 218	906	19	90	—	—
Dubai	AE 26 935	22 200	3 753	791	14	177	—	—
Hong Kong	HK 81 992	69 584	7 296	4 511	100	501	—	—
Osaka	JP 49 555	38 325	9 450	1 695	2	83	—	—
Seoul	KR 55 768	51 872	2 866	920	—	110	—	—
Singapore	SG 86 317	67 203	13 931	4 259	63	861	—	—
Sultan Abdul Aziz	MY 17 947	15 265	2 179	473	2	28	—	—
Tel Aviv	IL 142 618	106 471	33 234	2 773	2	138	—	—
Tokyo	JP 98 599	68 674	27 324	2 360	12	229	—	—
Australien - Australie	28 776	23 815	3 170	1 763	21	7	—	—
Sidney	AU 10 221	7 567	2 034	599	21	—	—	—
Nordamerika - Amérique du Nord	968 682	674 076	228 613	56 650	2 532	6 811	—	—
Atlanta	US 61 594	49 164	8 503	3 213	69	645	—	—
Boston	US 89 974	71 577	13 209	4 485	80	623	—	—
Chicago	US 63 015	50 176	9 573	2 822	77	367	—	—
Cincinnati	US 24 691	21 383	2 009	1 074	—	225	—	—
Los Angeles	US 85 539	58 385	20 122	5 760	237	1 035	—	—
Miami	US 25 583	13 862	9 893	1 655	8	165	—	—
Montreal	CA 58 585	35 114	12 568	10 494	95	314	—	—
New York	US 230 311	147 035	66 817	13 402	476	2 581	—	—
Philadelphia	US 18 014	13 462	3 018	1 450	4	80	—	—
San Francisco	US 35 572	23 142	10 358	1 606	433	33	—	—
Toronto	CA 61 197	50 189	8 583	2 136	103	186	—	—
Vancouver	CA 23 182	18 152	3 316	1 619	74	21	—	—
Washington	US 40 155	13 640	24 116	2 018	73	308	—	—
Zentralamerika - Amérique centrale	48 968	26 774	9 913	11 329	351	601	—	—
Puerto Plata	DO 8 843	1 507	356	6 934	13	33	—	—
Santo Domingo	DO 8 471	6 063	745	1 351	—	312	—	—
Südamerika - Amérique du Sud	135 016	101 400	27 731	4 709	368	808	—	—
Buenos Aires	AR 22 401	15 434	5 740	1 067	17	143	—	—
Sao Paulo	BR 40 546	32 540	6 383	1 231	31	361	—	—

¹ Passagiere einmal gezählt - *Passagers comptés une fois*

² ISO-Code des Landes - *Code ISO du pays*

21 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 <i>Arrivée en tonnes</i>		Abflug in Tonnen <i>Départ en tonnes</i>		Total in Tonnen <i>Total en tonnes</i>		
	1995	1996	1995	1996	1995	1996	
Total	92 619	91 490	107 841	111 261	200 460	202 752	Total
Europa	21 958	20 852	22 868	21 842	44 826	42 693	Europe
Belgien	4 848	4 559	3 592	3 751	8 440	8 310	<i>Belgique</i>
Bulgarien	131	135	1 006	580	1 137	715	<i>Bulgarie</i>
Dänemark	215	182	353	463	568	645	<i>Danemark</i>
Deutschland	4 352	3 736	3 973	3 551	8 324	7 287	<i>Allemagne</i>
Estland	81	196	33	45	114	241	<i>Estonie</i>
Finnland	203	203	423	364	626	567	<i>Finlande</i>
Frankreich	2 122	1 687	1 283	1 094	3 405	2 782	<i>France</i>
Griechenland	524	480	1 025	907	1 549	1 387	<i>Grèce</i>
Grossbritannien	3 376	2 955	2 427	2 190	5 803	5 145	<i>Grande-Bretagne</i>
Holland	1 129	1 019	545	534	1 673	1 553	<i>Hollande</i>
Irland	283	355	197	290	480	645	<i>Irlande</i>
Island	44	80	18	19	62	99	<i>Islande</i>
Italien	706	1 146	422	656	1 128	1 803	<i>Italie</i>
Jugoslawien	88	182	1 531	1 871	1 619	2 052	<i>Yougoslavie</i>
Kroatien	37	43	127	151	164	194	<i>Croatie</i>
Litauen	9	10	48	54	57	64	<i>Lituanie</i>
Malta	532	558	165	229	697	787	<i>Malte</i>
Norwegen	92	83	182	189	273	271	<i>Norvège</i>
Österreich	396	321	465	330	861	651	<i>Autriche</i>
Polen	95	115	341	350	436	465	<i>Pologne</i>
Portugal	746	730	646	532	1 393	1 262	<i>Portugal</i>
Rumänien	29	136	1 103	436	1 132	572	<i>Roumanie</i>
Russ. Föderation	564	594	479	867	1 042	1 460	<i>Féd. de Russie</i>
Schweden	257	222	470	461	727	684	<i>Suède</i>
Slowenien	17	7	96	81	112	88	<i>Slovénie</i>
Spanien	857	834	1 036	1 072	1 893	1 905	<i>Espagne</i>
Tschechien	85	97	300	323	385	420	<i>Tchéquie</i>
Ukraine	38	37	196	138	234	175	<i>Ukraine</i>
Ungarn	70	79	207	206	277	285	<i>Hongrie</i>
Übrige Länder	35	71	179	109	214	180	<i>Autres pays</i>
Afrika	10 852	10 442	6 667	6 346	17 519	16 789	Afrique
Ägypten	983	1 272	789	882	1 771	2 154	<i>Egypte</i>
Algerien	14	15	139	124	153	139	<i>Algérie</i>
Benin	4	2	44	100	48	103	<i>Benin</i>
Elfenbeinküste	371	314	266	253	638	567	<i>Côte d'Ivoire</i>
Ghana	2 703	2 345	79	90	2 782	2 435	<i>Ghana</i>
Kamerun	297	313	64	70	361	383	<i>Cameroun</i>
Kanarische Inseln	651	647	123	109	774	756	<i>Iles Canaries</i>
Kenia	1 305	1 398	393	311	1 698	1 709	<i>Kenya</i>
Kongo	14	9	54	98	67	107	<i>Congo</i>
Mali	7	14	208	181	215	195	<i>Mali</i>
Marokko	921	729	577	500	1 499	1 229	<i>Maroc</i>
Mauritius	285	231	428	317	713	549	<i>Ile Maurice</i>
Nigeria	40	36	158	226	198	262	<i>Nigéria</i>
Rwanda	7	16	69	66	76	82	<i>Rwanda</i>
Senegal	181	223	57	50	238	274	<i>Sénégal</i>
Südafrika	2 088	1 974	1 799	1 703	3 887	3 678	<i>Afrique du Sud</i>
Tansania	43	31	110	83	153	115	<i>Tanzanie</i>
Tunesien	143	103	326	269	469	372	<i>Tunisie</i>
Uganda	67	97	61	53	127	150	<i>Ouganda</i>
Zaire	10	14	89	119	99	133	<i>Zaire</i>
Zimbabwe	532	525	153	141	685	666	<i>Zimbabwe</i>
Übrige Länder	186	131	681	600	867	731	<i>Autres pays</i>

21 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 <i>Arrivée en tonnes</i>		Abflug in Tonnen <i>Départ en tonnes</i>		Total in Tonnen <i>Total en tonnes</i>		
	1995	1996	1995	1996	1995	1996	
Asien	27 985	27 787	45 785	47 988	73 770	75 775	Asie
Arabische Emirate	1 200	1 363	1 984	1 852	3 184	3 215	Emirats arabes
Bahrein	160	76	263	287	423	363	Bahrein
Bangladesh	70	47	73	101	143	148	Bangladesh
China	661	890	956	1 454	1 618	2 343	Chine
Hongkong	4 169	4 179	3 779	4 129	7 948	8 307	Hong Kong
Indien	2 737	3 233	3 976	4 210	6 713	7 443	Inde
Indonesien	422	371	619	692	1 041	1 063	Indonésie
Iran	1 430	620	327	467	1 758	1 087	Iran
Israel	2 045	1 773	2 493	2 351	4 537	4 124	Israël
Japan	2 960	2 822	8 458	8 278	11 418	11 100	Japon
Jordanien	38	45	341	357	379	402	Jordanie
Katar	13	12	133	119	146	130	Qatar
Kuwait	35	46	411	355	446	401	Koweït
Libanon	89	81	472	393	561	474	Liban
Malaysia	602	658	1 770	1 721	2 372	2 380	Malaisie
Nepal	110	83	50	39	160	121	Népal
Oman	66	70	252	247	318	317	Oman
Pakistan	421	452	605	572	1 026	1 024	Pakistan
Philippinen	215	184	1 247	1 154	1 462	1 338	Philippines
Saudiarabien	159	156	1 459	1 497	1 618	1 654	Arabie saoudite
Singapur	2 927	2 559	4 809	5 012	7 737	7 571	Singapour
Sri Lanka	642	943	291	280	933	1 224	Sri Lanka
Südkorea	1 265	1 301	3 614	3 686	4 879	4 988	Corée du Sud
Taiwan	1 374	1 626	2 403	2 356	3 777	3 982	Taiwan
Thailand	2 703	2 529	2 643	2 667	5 346	5 196	Thaïlande
Türkei	1 087	1 208	1 476	2 728	2 563	3 936	Turquie
Usbekistan	28	185	32	27	60	213	Ouzbékistan
Vietnam	92	93	121	192	213	285	Vietnam
Zypern	196	66	363	299	559	365	Chypre
Übrige Länder	68	117	365	467	433	584	Autres pays
Australien	1 439	1 210	2 490	2 486	3 929	3 696	Australie
Ozeanien	984	893	658	699	1 641	1 592	Océanie
Nordamerika	26 523	27 090	24 565	26 786	51 088	53 876	Amérique du Nord
Kanada	2 935	3 401	2 598	2 850	5 533	6 252	Canada
Mexiko	214	145	581	665	795	810	Mexique
USA	23 374	23 544	21 386	23 270	44 760	46 815	Etats-Unis
Zentralamerika	310	270	537	582	848	852	Amérique centrale
Festland	167	130	227	215	395	345	Continent
Inseln	143	140	310	367	453	507	Iles
Südamerika	2 515	2 880	4 218	4 470	6 733	7 350	Amérique du Sud
Argentinien	503	497	838	918	1 341	1 415	Argentine
Brasilien	924	1 068	1 639	1 912	2 563	2 980	Brésil
Chile	90	127	366	370	456	497	Chili
Ecuador	253	408	200	153	453	561	Equateur
Kolumbien	244	284	300	343	544	627	Colombie
Paraguay	2	4	44	41	46	44	Paraguay
Peru	101	84	304	232	405	316	Pérou
Uruguay	29	16	135	142	164	157	Uruguay
Venezuela	361	389	341	331	702	720	Venezuela
Übrige Länder	8	3	51	28	59	32	Autres pays

22. Luftfahrtpersonal Personnel aéronautique

Gültige Ausweise und Bewilligungen am 31. Dezember	1995	1996	Licences personnelles et autorisations valables le 31 décembre
1. Schulen für die Ausbildung von	147	147	1. Ecoles pour l'instruction des
Motorflugzeugpiloten	62	63	Pilotes d'avion
Hubschrauberpiloten	19	18	Pilotes d'hélicoptère
Segelfliegern	39	39	Pilotes de planeur
Ballonfahrern	27	27	Pilotes de ballon
2. Flugpersonal	22 701	22 757	2. Personnel navigant
Privatpiloten	7 185	7 059	Pilotes privés
Berufspiloten (beschränkter Ausweis)	737	768	Pilotes professionnels (licences restreintes)
Berufspiloten	1 297	1 259	Pilotes professionnels
Berufspiloten 1. Klasse	113	103	Pilotes professionnels de 1re classe
Linienpiloten	1 470	1 616	Pilotes de ligne
Segelflieger	3 331	3 309	Pilotes de planeur
Bordradiotelefonisten	78	76	Radiotéléphonistes navigants
Bordtechniker	69	67	Mécaniciens navigants
Ballonfahrer	478	473	Pilotes de ballon
Berufs-Hubschrauberpiloten	393	411	Pilotes professionnels d'hélicoptère
Privat-Hubschrauberpiloten	617	604	Pilotes privés d'hélicoptère
Anerkennungen von ausländischen Ausweisen	621	587	Validations de licences étrangères
Lernausweise für Motor- und Segelflugschüler	2 080	2 149	Cartes d'élèves-pilotes d'avion et de planeur
Lernausweise für Bordtechniker	-	4	Cartes d'élèves-mécaniciens navigants
Lernausweise für Ballonfahrer	47	32	Cartes d'élèves-pilotes de ballon
Lernausweise für Hubschrauberpiloten	195	170	Cartes d'élèves-pilotes d'hélicoptère
Sonderbewilligungen für Instrumentenflug	2 896	2 985	Permis spéciaux de vol aux instruments
Lehrausweise für die Instruktion von Flugpersonal	1 094	1 085	Permis d'instructeur pour la formation du personnel navigant
3. Bodenpersonal	1 742	2 417	3. Personnel de l'infrastructure
Luftfahrzeugmechaniker	1 157	1 208	Mécaniciens d'aéronefs
Luftfahrzeugkontrollleure	159	167	Contrôleurs d'aéronefs
Fachspezialisten	426	453	Spécialistes
Flugverkehrsleiter, Air traffic controller	*	473	Contrôleurs de la circulation aérienne
Flugverkehrsleiter-Assistenten	*	79	Assistant-contrôleurs de la circulation aérienne
Vorfeldflugverkehrsleiter, Apron controller	*	37	Contrôleurs de l'aire de trafic

23. Förderung des fliegerischen Nachwuchses Encouragement de la formation aéronautique

	1995			1996			
	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	1 154		199	1 109		210	Inscriptions
Durchgeführte Kurse	61	19	14	64	16	16	Cours organisés
Schüler Kurs 1	216	78	89	198	90	82	Elèves du cours 1
Kurs 1 bestanden	130	51	55	128	57	53	Elèves ayant réussi le cours 1
Schüler Kurs 2	138	21	46	180		48	Elèves du cours 2
Kurs 2 bestanden	95	17	35	124		41	Elèves ayant réussi le cours 2
Schüler Kurs 3				5			Elèves du cours 3
Kurs 3 bestanden				3			Elèves ayant réussi le cours 3
2. Fliegerische Weiterbildung (FWB)							2. Perfectionnement aéronautique (PFA)
Durchgeführte Kurse	15	2		4			Cours organisés
Aufgebotene Schüler	48	5		10			Elèves convoqués
Kurs bestanden	43	5		9			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	10	75	72	6	72	46	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>	
	1995	1996	1995	1996	1995	1996
	Eingetragene Luftfahrzeuge <i>Aéronefs immatriculés</i>	753	754	3 353	3 336	4 106
1. Motorflugzeuge <i>Avions à moteur</i>	588	593	1 480	1 460	2 068	2 053
Höchstabfluggewicht ab 15 Tonnen <i>Poids maximal au décollage de plus de 15 tonnes</i> ..	122	131	15	15	137	146
Airbus A-310	8	8	—	—	8	8
Airbus A-319/320/321	12	25	—	—	12	25
AMD Falcon 50	3	—	3	2	6	2
AMD Falcon 900	2	2	1	1	3	3
AMD Falcon 2000	—	1	—	3	—	4
BAe 146	11	16	—	—	11	16
Boeing B-737	6	7	—	—	6	7
Boeing B-747	5	5	—	—	5	5
Boeing B-757	1	1	—	—	1	1
Canadair CL-600	4	2	3	2	7	4
Fokker F-27/F-50	3	5	1	1	4	6
Fokker F-28/F-100	10	—	1	1	11	1
GAC G-159	—	—	1	1	1	1
GAC G-1159 / G-IV	2	1	5	4	7	5
MD-81/82/83	26	20	—	—	26	20
MD-11	13	13	—	—	13	13
Saab 2000	15	24	—	—	15	24
SNIAS SE-210	1	1	—	—	1	1
Höchstabfluggewicht von 9 bis 15 Tonnen <i>Poids maximal au décollage de 9 à 15 tonnes</i>	40	37	11	11	51	48
AMD Falcon 20/200	5	5	—	—	5	5
BAe 125-700 / Hawker 800	6	6	8	6	14	12
Cessna 650	—	1	1	—	1	1
MDC DC-3	2	2	—	—	2	2
Dornier DO-328	4	5	—	—	4	5
Hunter / Hawker	—	—	—	2	—	2
Gates Lear Jet 55 / 60	1	—	1	2	2	2
Junkers Ju-52	3	3	—	—	3	3
Saab 340 A/B	19	15	—	—	19	15
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>	20	18	14	13	34	31
AMD Falcon 10	2	2	1	—	3	2
BAe Jetstream 31 / 32	1	1	—	—	1	1
Beech 300 / 400	—	—	5	6	5	6
Cessna 550 / 560	9	8	3	3	12	11
DH 112 / 115	—	—	5	4	5	4
Gates Lear Jet 31	1	1	—	—	1	1
Gates Lear Jet 35/36	6	5	—	—	6	5
Mitsubishi 300	1	1	—	—	1	1
Höchstabfluggewicht unter 5.7 Tonnen <i>Poids maximal au décollage jusqu'à 5.7 tonnes</i>	406	407	1 440	1 421	1 846	1 828
2. Hubschrauber <i>Hélicoptères</i>	165	161	73	72	238	233
3. Motorsegler <i>Motoplaneurs</i>	—	—	199	202	199	202
4. Segelflugzeuge <i>Planeurs</i>	—	—	1 072	1 080	1 072	1 080
5. Ballone <i>Ballons</i>	—	—	524	516	524	516
6. Luftschiffe <i>Dirigeables</i>	—	—	5	6	5	6

25. Luftfahrzeugbuch
Registre des aéronefs

	1995	1996	
1. Luftfahrzeuge			1. Aéronefs
Aufnahmen	30	41	Inscriptions
Streichungen	44	43	Radiations
Bestand am 31. Dezember	400	398	Etat au 31 décembre
davon			dont
Flugzeuge bis 2'000kg	96	99	Avions jusqu'à 2'000kg
Flugzeuge 2'001-5'700kg	69	66	Avions 2'001-5'700kg
Flugzeuge 5'701-9'000kg	19	20	Avions 5'701-9'000kg
Flugzeuge über 9'000kg	103	104	Avions de plus de 9'000kg
Helikopter	105	102	Hélicoptères
Motorsegler	2	2	Motoplaneurs
Segelflugzeuge	2	2	Planeurs
Freiballone	4	3	Ballons libres
2. Hypotheken			2. Hypothèques
Luftfahrzeugverschreibungen am 31. Dezember	337	334	Nombre d'hypothèques sur aéronefs au 31 décembre
davon Gesamtpfandrechte	7	7	dont hypothèques globales
Eintragungen	94	46	Inscriptions
Löschungen	68	49	Radiations
Pfandsummen unter Fr. 100'000	31	28	Hypothèques de moins de 100'000 de francs
Pfandsummen Fr. 100'000 - 1 Million	128	135	Hypothèques de 100'000 - 1 million de francs
Pfandsummen Fr. 1 - 10 Millionen	91	81	Hypothèques de 1 - 10 millions de francs
Pfandsummen über Fr. 10 Millionen	87	90	Hypothèques de plus de 10 millions de francs
Höchstbetrag einer Hypothek in Mio. Fr.	10 000	10 000	Hypothèque maximale en millions de francs
Hypothekensumme in Mio. Fr.	52 695	52 782	Total des hypothèques en millions de francs

26. Luftfahrzeugunfälle ¹
Accidents d'aéronefs ¹

Anzahl Nombre	Motorflugzeuge mit max. Abfluggewicht Avions d'un poids maximum admissible au décollage				Helikopter Hélicoptères		Motorsegler und Segelflugzeuge Motoplaneurs et planeurs		Total total	
	bis 5700 kg jusqu'à 5700 kg		ab 5700 kg à partir de 5700 kg		1995	1996	1995	1996	1995	1996
	1995	1996	1995	1996						
Unfälle accidents	35	23	1	2	8	12	12	16	56	53
Tote morts	28	2	-	-	4	8	4	4	36	14

Anzahl Nombre	Gewerbmässiger Luftverkehr Trafic commercial		Nichtgewerbmässiger Luftverkehr Trafic non commercial		tödlich mortel	
	1995	1996	1995	1996	1995	1996
Unfälle accidents	*	14	*	41	15	14

¹ In den Zahlen sind Unfälle ausländisch immatrikulierter Luftfahrzeuge in der Schweiz inbegriffen. Nicht inbegriffen sind Bagatelunfälle, welche der ordentlichen Untersuchung nicht unterstellt waren. Ebenfalls ausgenommen sind Ballonunfälle.

¹ Y compris les accidents qui sont survenus en Suisse à des aéronefs étrangers. Les accidents mineurs qui n'étaient pas soumis à l'enquête réglementaire sont exclus. Les accidents de ballons sont également exclus.

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 <i>Année</i>	IFR ¹	VFR	Total	Spitzentag Jour de <i>pointe</i>	Jahr <i>Année</i>	IFR ¹	VFR	Total	Spitzentag Jour de <i>pointe</i>
Bern					Lugano				
1991	22 904	69 990	92 894	665	1991	19 888	22 293	42 181	*
1992	29 309	55 043	84 352	638	1992	23 106	15 429	38 535	*
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
1995	32 846	43 907	76 753	585	1995	25 361	12 905	38 266	233
1996	35 043	42 335	77 378	564	1996	26 676	10 992	37 668	279
Genève					Zürich				
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
1995	146 863	21 700	168 563	690	1995	235 926	12 126	248 052	846
1996	150 915	30 199	181 114	811	1996	253 060	11 128	264 188	897

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 <i>Année</i>	An- und Abflüge <i>Arrivées et départs</i>	Überflüge <i>Survols</i>	Total IFR <i>Total IFR</i>	Veränderung <i>Variation</i>	Tages- durchschnitt <i>Moyenne par jour</i>	Spitzentag <i>Jour de pointe</i>
Genève ¹						
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
1995	123 592	337 932	461 524	4.4 %	1 264	1 770
1996	126 338	365 601	491 939	6.6 %	1 344	1 847
Zürich ²						
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
1995	255 149	308 246	563 395	5.4 %	1 544	2 268
1996	272 854	335 046	607 900	7.9 %	1 661	2 159

¹ Inkl. Les Eplatures und Sitten

¹ *Les Eplatures 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: 2.07.1997
Etat: 2.07.1997

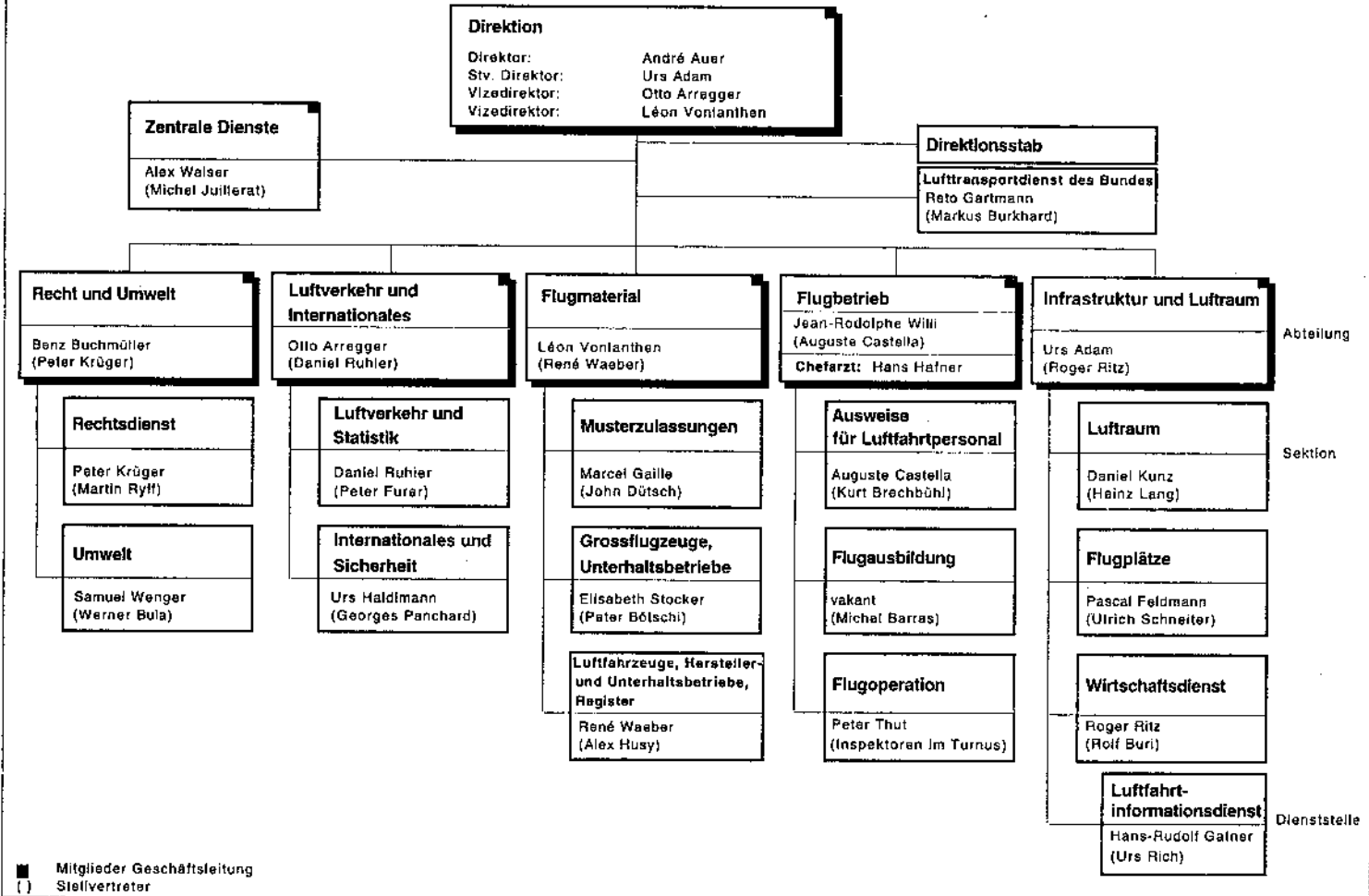
Staat	Unterzeichnung Signature	Inkrafttreten Entrée en vigueur	Etat	Staat	Unterzeichnung Signature	Inkrafttreten Entrée en vigueur	Etat
Aegypten	30.07.95	30.04.62 ²	Egypte	Macao	5.09.95		Macao
Afghanistan	27.09.61	25.08.63	Afghanistan	Malaysia	6.09.68	4.03.70	Malaisie
Albanien	14.03.86	5.11.87	Albanie	Malediven	25.10.93	18.05.97	Maldives
Algerien	18.06.63	13.06.67	Algérie	Mali	27.06.81	4.10.89	Mali
Angola	17.08.77		Angola	Malta	4.10.77	28.12.78	Malte
Argentinien	25.01.56	7.02.63	Argentine	Marokko	5.07.62	19.03.64	Maroc
Australien	17.10.90	1.02.93	Australie	Mauretanien	13.03.79	10.04.80	Mauritanie
Bahrain	4.02.86	25.12.93	Bahrein	Mauritius	14.11.79	23.12.81	Ile Maurice
Belgien	24.03.60	27.11.61	Belgique	Mazedonien	18.09.96		Macédonie
Benin (Volksrepublik)	6.11.75	12.11.76	Benin (Rép. Populaire)	Mexiko	2.06.66	4.09.67	Mexique
Bolivien	26.02.97		Bolivie	Myanmar (Burma)	31.10.60	20.08.62	Myanmar (Burma)
Bosnien-Herzegowina	16.01.97		Bosnie	Namibia	6.09.91 ¹		Namibie
Brasilien	24.05.96 ¹	28.07.69	Brésil	Niederlande	7.03.49	7.03.49	Pays-Bas
Brunei Darussalam	20.11.92	23.04.97	Brunei Darussalam	Nigeria	12.09.80	19.11.81	Nigeria
Bulgarien	30.10.96 ¹	30.04.69	Bulgarie	Norwegen	30.12.54	4.04.57	Norvège
Burundi	10.01.74	29.05.75	Burundi	Oesterreich	19.12.49	19.12.49	Autriche
Chile	5.10.60	19.01.67	Chili	Oman	27.09.86	4.02.93	Oman
China (Volksrepublik)	12.11.73	3.02.75	Chine (Rép. Populaire)	Pakistan	17.03.52	24.07.53	Pakistan
Dänemark	22.06.50	11.05.51	Danemark	Panama	21.04.64	29.03.66	Panama
Deutschland	2.05.56	2.06.57	Allemagne	Paraguay	5.06.85	6.11.87	Paraguay
Ecuador	6.05.74	23.02.76	Equateur	Peru	23.11.56	18.06.59	Pérou
Elfenbeinküste	17.11.62	21.12.63	Côte d'Ivoire	Philippinen	8.03.52	25.11.53	Philippines
Estland	12.05.95 ¹		Estonie	Polen	18.05.61	13.05.63	Pologne
Finnland	7.01.59	13.09.61	Finlande	Portugal	9.12.46	9.12.46	Portugal
Gabun	27.01.72	21.11.73	Gabon	Rumänien	14.07.67	17.07.68	Roumanie
Gambia	26.01.94		Gambie	Russische Föderation	2.09.93	17.07.68 ²	Fédération russe
Ghana	17.05.61	12.10.63	Ghana	Rwanda	21.01.74	31.01.75	Ruanda
Griechenland	26.05.48	26.05.48	Grèce	Saudi-Arabien	9.06.65	2.11.67	Arabie saoudite
Grossbritannien	5.04.50	8.06.51	Grande-Bretagne	Schweden	18.10.50	16.05.51	Suède
Guatemala	27.02.74	8.04.75	Guatemala	Senegal	23.01.63	7.09.64	Sénégal
Guinea	1.02.63	18.01.64	Guinée	Seychellen	2.11.95		Seychelles
Hongkong	26.01.88	1.02.93	Hong Kong	Singapur	28.02.69	14.05.71	Singapour
Indien	10.01.97 ¹	24.06.49	Inde	Slowakei	17.08.94 ¹		Slovaquie
Indonesien	14.06.78	4.07.80	Indonésie	Slowenien	4.12.92	25.03.97	Slovénie
Irak	31.03.52	30.06.56	Irak	Spanien	3.08.50	3.08.50	Espagne
Iran	31.12.72	2.12.73	Iran	Sri Lanka	19.05.66	1.06.67	Sri Lanka
Irland	6.05.48	6.05.48	Irlande	Südafrika	12.04.96 ¹	19.09.61	Afrique du Sud
Israel	31.08.93 ¹	13.05.55	Israël	Sudan	18.02.63	21.09.64	Soudan
Italien	4.06.56	31.05.58	Italie	Syrien	26.05.54	11.05.55	Syrie
Jamaika	7.11.74	3.05.76	Jamaïque	Tansania	19.01.79	10.08.81	Tanzanie
Japan	24.05.56	3.04.57	Japon	Thailand	22.11.84	12.11.87	Thaïlande
Jemen (Republik)	19.12.91		Yémen (Rép.)	Togo	3.12.80	12.04.83	Togo
Jordanien	19.06.74	2.03.76	Jordanie	Trinidad und Tobago	15.12.71	14.01.74	Trinité-et-Tobago
Jugoslawien	26.10.77	21.11.78	Yougoslavie	Tschechische Republik	17.07.96	14.04.48 ²	Rép. Tchèque
Kambodscha	29.04.97 ¹		Cambodge	Tunesien	21.05.60	22.11.62	Tunisie
Kamerun	11.11.68	15.11.69	Cameroun	Türkei	16.05.95 ¹	16.06.49	Turquie
Kanada	20.02.75	12.03.76	Canada	Ukraine	21.07.93	25.03.97	Ukraine
Kapverden	3.02.97 ¹		Cap-Vert	Ungarn	19.07.67	22.07.68	Hongrie
Kasachstan	5.08.93		Kazakhstan	Uruguay	16.09.60		Uruguay
Katar	11.07.95		Qatar	USA	15.06.95	27.09.96	Etats-Unis
Kenia	21.11.78	25.03.80	Kenya	Usbekistan	14.07.94	11.04.97	Ouzbékistan
Kolumbien	29.11.71	21.11.74	Colombie	Venezuela	9.08.91	10.03.93	Venezuela
Kongo	24.10.64	30.07.68	Congo (Brazzaville)	Vereinigte Arab. Emirate	13.03.89	9.02.93	Emirats arabes unis
Korea (Nord)	16.06.95	20.03.97	Corée (Nord)	Vietnam	6.12.79	20.11.81	Viêt-nam
Korea (Süd)	15.12.75	20.11.76	Corée (Sud)	Weissrussland	15.03.94		Bélarus
Kroatien	27.07.93	1.05.97	Croatie	Zaire	21.01.70	13.09.71	Zaire
Kuba	14.02.74	24.01.75	Cuba	Zentralafrik. Republik	9.03.73	20.07.76	Rép. Centrafricaine
Kuwait	24.01.68	27.08.70	Koweït	Zimbabwe	22.02.90	3.09.93	Zimbabwe
Lettland	21.05.93		Lettonie	Zypern	12.03.66	3.07.67	Chypre
Libanon	3.03.54	29.03.55	Liban				
Liberia	31.08.61	25.07.63	Libéria				
Libyen	11.06.71	20.12.72	Libye				
Litauen	8.07.94		Lituanie				
Luxemburg	9.04.51	27.02.53	Luxembourg				
				Paraphierte Abkommen ...	13		Accords paraphés
				Unterzeichnete Abkommen	116		Accords signés
				Abkommen in Kraft		104	Accords en vigueur

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

² Neue Abkommen noch nicht in Kraft
² Ces accords ne sont pas encore entrés en vigueur

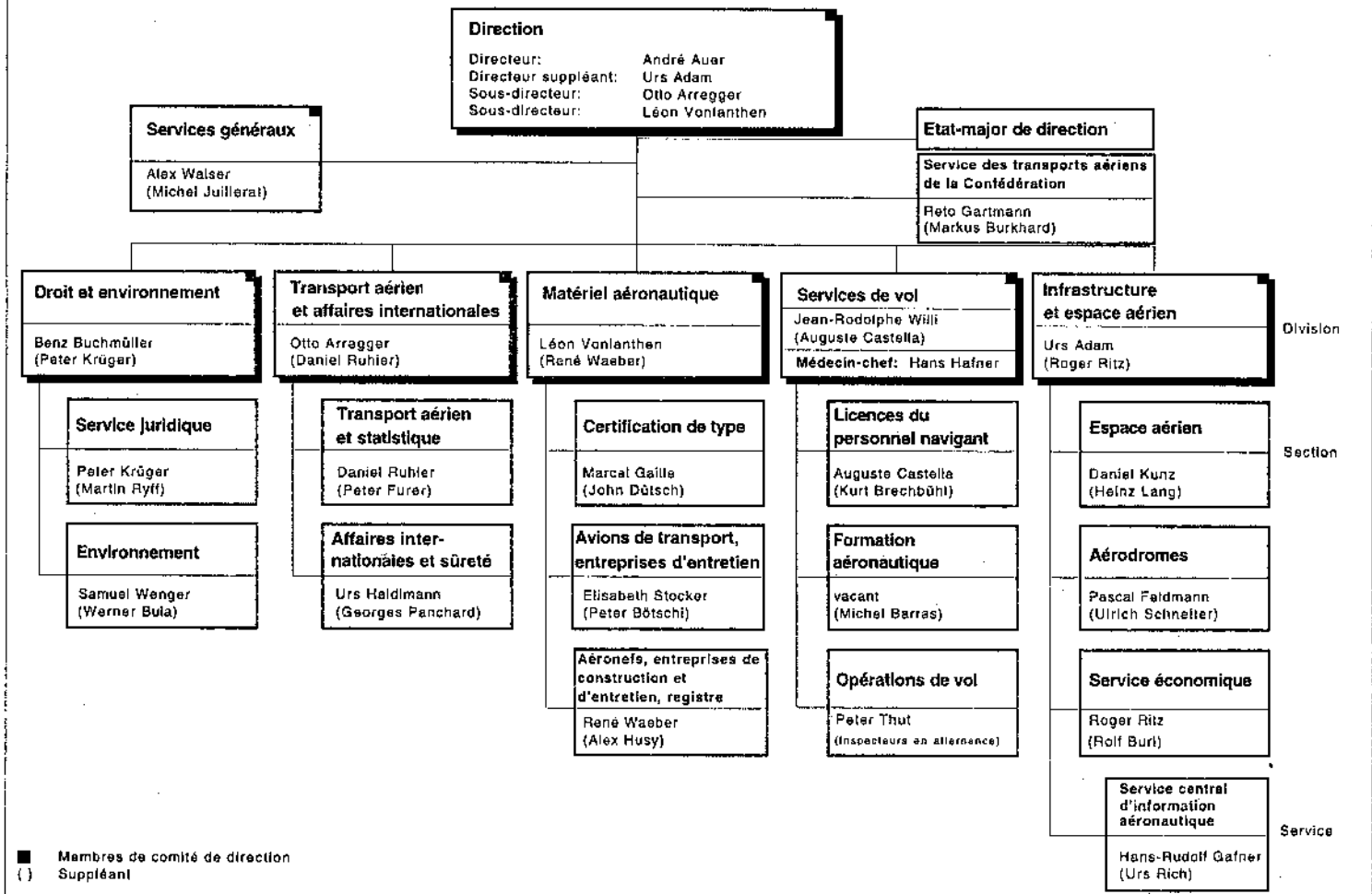
Organisation des Bundesamtes für Zivilluftfahrt

Stand: Juni 1997



Organigramme de l'Office fédéral de l'aviation civile

Etat: juin 1997





Graspiste 650 x 30m