Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 82 (1956)
Heft: 15: Aviation, fascicule no 1

Artikel: L'aéroport de Genève et son développement
Autor: Bratschi, Charles
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-62069

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

82e année 21 juillet 1956 N° 15

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Abonnements:
Suisse: 1 an, 26 francs
Etranger: 30 francs
Pour sociétaires:
Suisse: 1 an, 22 francs
Etranger: 27 francs
Prix du numéro: Fr. 1.60
Ch. post. « Bulletin technique de la Suisse romande » N° II. 57 75, à Lausanne.

Adresser toutes communications concernant abonnements, changements d'adresse, expédition à **Imprimerie La Concorde, Terreaux 31, Lausanne**

Rédaction
et éditions de la S. A. du Bulletin technique (tirés à part), Case Chauderon 475
Administration de la S.A. du Bulletin Technique
Ch. de Roseneck 6 Lausanne

Paraissant tous les quinze jours

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des Anciens élèves de l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.

Comité de patronage — Président: R. Neeser, ingénieur, à Genève; Vice-président: G. Epitaux, architecte, à Lausanne; Secrétaire: J. Calame, ingénieur, à Genève — Membres, Fribourg: MM. H. Gicot, ingénieur; M. Waeber, architecte — Vaud: MM. A. Gardel, ingénieur; A. Chevalley, ingénieur; E. d'Okolski, architecte; Ch. Thévenaz, architecte — Genève: MM. Cl. Grosgurin, architecte; E. Martin, architecte — Neuchâtel: MM. J. Béguin, architecte; R. Guye, ingénieur — Valais: MM. G. de Kalbermatten, ingénieur; D. Burgener, architecte.

Rédaction: D. Bonnard, ingénieur. Case postale Chauderon 475, Lausanne.

Conseil d'administration
de la Société anonyme du Bulletin technique: A. Stucky, ingénieur, président; M. Bridel; G. Epitaux, architecte; R. Neeser, ingénieur.

Tarif des annonces

1/1 page		Fr. 264.—
1/2	»	» 134.40
1/4	»	» 67.20
1/8	»	» 33.60

Annonces Suisses S. A. (ASSA)

Place Bel-Air 2. Tél. 22 33 26
Lausanne et succursales

SOMMAIRE: *L'aéroport de Genève et son développement*, par CHARLES BRATSCHI, directeur de l'aéroport de Genève, *page 229*. — *Les Services de la Sécurité Aérienne*, par MAURICE A. TREYER, chef des Services de la Sécurité Aérienne, Radio-Suisse S. A., Genève, *page 231*. — *Le radar d'approche de précision de l'aéroport de Genève-Cointrin*, par REYNOLD BONJOUR, chef du Service technique de la Sécurité Aérienne, Radio-Suisse S. A., Genève, *page 242*. — *La station radio-téléphonique et radiogoniométrique de la Dôle*, par WILLY SCHÜTZ, technicien au Service de la Sécurité Aérienne, Radio-Suisse S. A., Genève, *page 255*. — *L'aérodynamique supersonique*, par KLAUS ISERLAND, ing. dipl. E.P.F., *page 260*. — AVIS A NOS LECTEURS. — CARNET DES CONCOURS. — BIBLIOGRAPHIE. — SERVICE DE PLACEMENT. — DOCUMENTATION GÉNÉRALE. — DOCUMENTATION DU BATIMENT. — INFORMATIONS DIVERSES.

L'AÉROPORT DE GENÈVE ET SON DÉVELOPPEMENT

par M. CHARLES BRATSCHI, directeur de l'Aéroport de Genève

Il ne viendrait à l'esprit de personne, aujourd'hui, de nier la valeur et l'importance économique des transports aériens, de minimiser le rôle joué par l'aviation commerciale, durant ces quinze dernières années et de sous-estimer l'extraordinaire influence que ce mode de transport a eu sur l'ensemble des relations humaines.

C'est un lieu commun de relever que les collectivités qui ont su prévoir, ne serait-ce qu'en partie, le développement actuel du trafic aérien, n'ont certainement pas fait un marché de dupes. Certes, les investissements et les sacrifices financiers consentis, ont pu paraître, à un moment donné, disproportionnés par rapport aux buts à atteindre, mais, aujourd'hui, les résultats sont là, récompensant largement ceux qui accomplirent avec foi les efforts exigés pour l'expansion des transports aériens.

Genève fut parmi ces collectivités qui crurent à l'essor de l'aviation civile et, ceci, dès le début de 1940, alors que la « drôle de guerre » sévissait en Europe. Les autorités genevoises estimèrent, en effet, que le moment était propice pour étudier l'agrandissement de l'aérodrome de Cointrin qui, créé en 1920, ne s'était adapté que partiellement aux besoins de l'aviation commerciale. Il était évident, pour ces autorités, que les exigences futures de l'aviation dépasseraient largement les possibilités de son petit terrain d'aviation et, résolument, elles s'attaquèrent à la réalisation d'un programme qui devait faire de Cointrin un des meilleurs et des plus modernes aéroports internationaux de l'Europe occidentale.

Ce fut le premier et le seul aéroport suisse prêt et apte à recevoir les plus gros quadrimoteurs mis en service, à l'époque, par la plupart des grandes compagnies de navigation aérienne.

Cette situation unique fit que Genève eut ainsi le privilège, dès la reprise du trafic aérien commercial, d'être reliée directement et régulièrement aux Etats-Unis

par les services de la compagnie américaine T.W.A.

Genève a consenti, en faveur de l'aviation, un effort d'une exceptionnelle envergure en construisant un aéroport de classe internationale où se rejoignent, aujourd'hui, une *cinquantaine de lignes aériennes* européennes et de long-courriers intercontinentaux, qui relient Genève et la Suisse au monde entier.

Les Genevois, aidés par la Confédération suisse, ont dépensé plus de quarante millions de francs suisses pour la construction de l'aéroport, dont vingt-huit millions sont sortis de leurs propres bourses. Pour une collectivité de 220 000 habitants, on conviendra que c'est là un chiffre assez impressionnant.

L'initiative, l'esprit d'entreprise et le courage des édiles genevois devaient trouver leur pleine récompense au cours des dix années passées, le *trafic aérien de l'aéroport de Genève* n'ayant cessé d'évoluer favorablement. Il suffit, pour en prendre conscience, d'examiner quelques chiffres extraits des *statistiques* établies par la direction de l'aéroport.

Pour 1945, le trafic total enregistré s'établissait comme suit :

> 1051 vols, 6495 passagers, 36 080 kilos de poste, 68 750 kilos de fret et 111 817 kilos de bagages.

En 1955, pour les mêmes rubriques, la statistique fournissait les chiffres suivants :

> 27 154 vols, 474 758 passagers, 2214 tonnes de poste, 7133 tonnes de fret et 8 035 704 kilos de bagages !

Chiffrée *en pour-cent*, l'augmentation du trafic général s'inscrit donc à raison de 2483,6 % pour les vols, 7209,6 % pour les passagers, 6036,4 % pour la poste aérienne, 10 275,3 % pour le fret et 7086,5 % pour les bagages !

Les chiffres ci-dessus illustrent bien l'extraordinaire développement des transports aériens au cours de ces dix dernières années, développement qui a dépassé très largement toutes les prévisions faites en son temps par les experts en matière d'aviation commerciale.

Cette progression continue à se manifester très activement, non pas seulement dans quelques cas particuliers, mais dans le monde entier et dans tous les domaines des transports aériens.

Si l'on compare les résultats obtenus à Genève, en 1955, avec ceux des grands aéroports européens, on constate que Genève-Cointrin occupe le dixième rang en ce qui concerne les mouvements de passagers, se classant ainsi avant Bruxelles, Nice, Stockholm, Dublin et Oslo. Il est également fort réjouissant de relever que parmi les très nombreux aéroports qui sont reliés à Paris — ville qui occupe la seconde place en Europe au point de vue trafic aérien — Genève figure en quatrième position, immédiatement après Londres, New York et Casablanca ; en effet, la ligne Genève-Paris et retour a fourni un trafic de 61 555 passagers, ce qui représente une moyenne d'environ 36 passagers par vol.

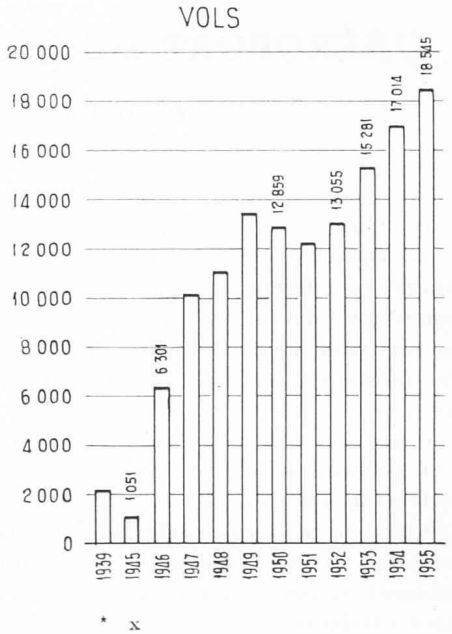
Le nombre des *places disponibles* à bord des avions utilisés dans les transports aériens a également considérablement augmenté. Les bimoteurs Douglas DC-3, universellement employés dès la reprise du trafic aérien, en 1945, emportaient de *21 à 26 passagers*, alors qu'aujourd'hui, les quadrimoteurs Lockheed Super-Constellation du type « G » embarquent, en classe touriste, *de 75 à 80 passagers*, ce qui représente une augmentation de 280 % environ.

La tendance à augmenter la capacité de chargement des avions de transport s'affirme tous les jours davantage et l'on sait déjà que les futurs avions à réaction qui seront mis en service vers 1960, emporteront *de 120 à 130 passagers en classe touriste*. C'est dire que l'essor des transports aériens n'est pas prêt de s'arrêter et que l'on peut s'attendre, pour ces prochaines années, à une augmentation considérable du trafic aérien.

L'activité escomptée pour 1956 s'annonce, au vu des résultats enregistrés en 1955, comme devant être une étape marquante du développement du trafic de l'aéroport de Genève. En effet, en comparant les résultats obtenus en 1955 avec ceux de 1954, on obtient une augmentation de 12,6 % pour les mouvements d'avions, 19,4 % pour les passagers, 12,9 % pour le fret et 2,1 % pour le courrier postal. Il est donc certain que, pour la première fois depuis qu'il existe, l'aéroport de Genève-Cointrin enregistrera, en 1956, un trafic de plus d'un demi-million de passagers, soit plus du double du chiffre total de la population de la ville et du canton de Genève.

Il ne nous paraît pas superflu d'insister sur les immenses services rendus par l'aéroport à l'économie suisse en général, à la Suisse romande et à Genève en particulier. Il suffit, en effet, de songer à l'extraordinaire activité des organisations internationales établies à Genève, au retentissement des grandes conférences diplomatiques de l'été et de l'automne derniers, à la

GRAPHIQUES DU TRAFIC

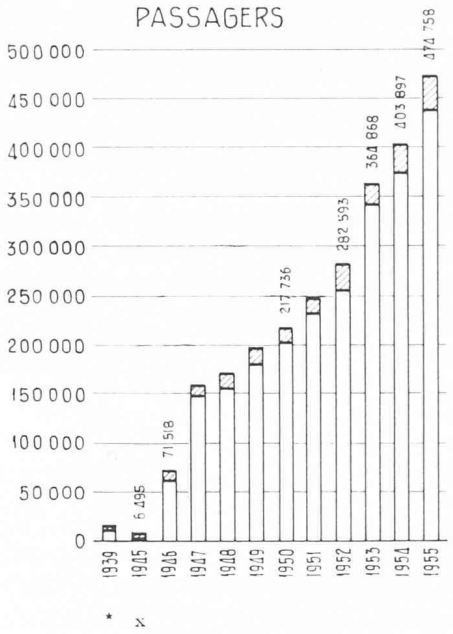


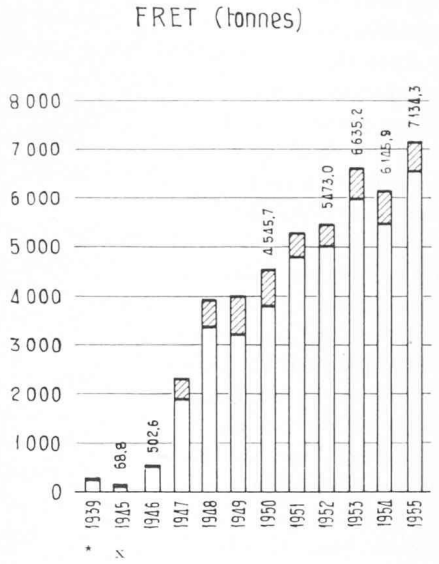
* Du 1er janvier au 31 août 1939.

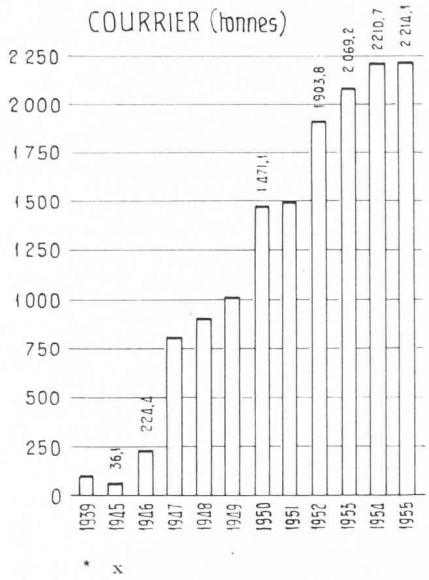
x De août à fin décembre 1945.

Trafic payant

Transport gratuit







prodigieuse réussite de la première exposition atomique internationale de 1955, manifestations mondiales de l'activité humaine au succès desquelles contribuèrent largement l'aviation de transport et notre aéroport.

La réussite crée des obligations et des responsabilités et les autorités genevoises n'entendent se soustraire ni aux unes ni aux autres ! C'est pourquoi, face à l'accroissement constant du trafic aérien et conscientes des possibilités innombrables du transport par la voie des airs, elles travaillent hardiment à la réalisation de nouveaux projets d'agrandissement et d'aménagement de leur aéroport, afin de lui conserver sa situation d'escale importante de l'aviation civile moderne, au carrefour des grandes routes aériennes reliant tous les continents.

Ainsi, en 1960, lorsque seront mis en service les nouveaux avions de transport à réaction Douglas DC-8 et Boeing 707, Genève, une fois de plus, pourra mettre à disposition de l'aviation civile, un aéroport doté des installations indispensables au développement de cette nouvelle phase des transports aériens intercontinentaux.

621.396.933.1

LES SERVICES DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

par MAURICE A. TREYER

Chef des Services de la Sécurité Aérienne, Radio-Suisse, S. A., Genève

INTRODUCTION

Lorsque, peu après la première guerre mondiale, l'aviation de transport fit ses premiers pas, on s'aperçut bien vite que les télégraphes et téléphones officiels n'étaient pas des moyens de liaisons suffisants pour permettre aux aérodromes l'échange des renseignements nécessaires à l'exploitation de lignes aériennes régulières. Un réseau de stations radiotélégraphiques réservé exclusivement à l'aviation fut créé. En Suisse l'aviation militaire installa à Dübendorf une station qui fut transférée, quelques années plus tard, à l'aviation civile. A Genève d'abord, à Bâle, puis à Zurich, Radio-Suisse S. A., fut chargée d'installer et d'exploiter des stations alors que Lausanne exploitait par ses propres moyens une installation qui devait disparaître quelques années plus tard. Comme déjà on entrevoyait l'utilité de liaisons entre les avions et le sol et l'aide que la radiogoniométrie pourrait apporter aux pilotes, les