

L'aéroport de Genève-Cointrin à 50 ans

Autor(en): **C.P.B.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **43 (1970)**

Heft 9

PDF erstellt am: **26.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-775775>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

dolf Aschmann (Samedan) und Jürg Frei (Zürich) sowie eine Ferienwoche für Bläser, geleitet von Arthur Eglin (Pratteln) und Annegret Schaub (Basel). Vom 10. bis 17. Oktober sodann werden von Willi Gohl (Winterthur) eine Singwoche, von Brenton Langbein, Ottavio Corti und Alexandre Stein (alle aus Zürich) ein Kurs für Kammermusik und Instrumentalspiel und von Leonie und Christian Patt («Laudinella»), Eugen Kuhn (Bülach) und Esther Gygas (Zürich) eine Hausmusikwoche geleitet. Der einzigartige Reiz dieser Kurse besteht darin, dass musikalische Beschäftigung und künstlerische Vertiefung mit dem Genuss eines herrlichen landschaftlichen und klimatischen Ambiente eine ideale Verbindung eingehen.

GENÈVE: JUNGE MUSIKER IM WETTBEWERB

Der Internationale Musikwettbewerb in Genf hat sich sein hohes Ansehen im Musikleben der Welt längst gesichert. In den über drei Jahrzehnten seines Bestehens – sechsmal während der Kriegszeit ging er auf nationaler Basis vor sich – wurde er zahlreichen erstangigen Musikern Start zu ihrer erfolgreichen Künstlerlaufbahn. Wenn er nun in diesem Herbst, vom 9. September bis 3. Oktober, seine 32. Durchführung erlebt, so beweist die Anmeldung von 241 Kandidaten – 100 Damen und 141 Herren – aus 30 Ländern, wie sehr diese Genfer Institution im globalen Bewusstsein der Musikwelt lebendig ist. Für Gesang haben sich 48, für Klavier 71, für Violine 31, für Orgel 49 und für Saxophon 42 Teilnehmer eingeschrieben. Für die Weltweite des «Einzugsgebietes» mag folgende Aufstellung der Kandidaten nach Nationalitäten Zeugnis ablegen: Frankreich 57, Vereinigte Staaten von Amerika 30, Schweiz 28, Westdeutschland 18, Italien 14, Kanada 12, Japan 11, England 9, Österreich und Polen je 8, Israel 7, Bulgarien und Rumänien je 6, Ostdeutschland, Tschechoslowakei und Ungarn je 3, Belgien, Brasilien und Holland je 2, Argentinien, Chile, Dänemark, Finnland, Jugoslawien, Mexiko, Nationalchina, Spanien, Südafrika, Südkorea und Uruguay je 1; ein Kandidat ist staatenlos. Das Pflichtstück für Saxophon schrieb der Genfer Komponist Michel Wiblé. Das Schlusskonzert der Sieger, mit dem Orchestre de la Suisse romande unter der Leitung von Samuel Baud-Bovy, findet am 3. Oktober in der Victoria-Hall statt und wird von zahlreichen europäischen und überseeischen Sendern ausgestrahlt. Anschliessend werden die Preisträger auch in Basel, Schaffhausen und Mülhausen auftreten.

ZÜRICH: JUBILÄUMS-JAZZFESTIVAL

Das 20. Internationale Amateur-Jazzfestival, das im Cinema Urban in Zürich vom 14. bis 19. September zur Durchführung gelangt, wird als Jubiläumsfestival aufgezogen. Es bringt einige Neuerungen. So werden in freizügigerer Toleranz verschiedene Stilrichtungen zum Wettbewerb zugelassen. Bands aus jazzverwandten R & B-, Soul- und Blueskreisen usw. sind mit im Konkurrenzkampf, und dem jazzbeeinflussten Beat soll ebenfalls Gelegenheit gewährt sein, sich vor dem anspruchsvollen Publikum zu bewähren. Für die unter dem Patronat des Zürcher Stadtpräsidenten stehende Veranstaltung hat der Stadtrat den «Grossen Preis der Stadt Zürich» gestiftet. Aufnahmen von Radio und Fernsehen und die intensive Mitarbeit der Presse, wobei erstmals auch ein reges Interesse der ausländischen Presse zu verzeichnen ist, helfen wesentlich mit, das Internationale Jazzfestival zu dem bedeutendsten Ereignis dieser Art werden zu lassen. Es bietet den Schweizer Jazzmusikern Gelegenheit, eine breite Öffentlichkeit über Qualität und Entwicklung dieser musikalischen Disziplin zu orientieren und ihr einen repräsentativen Querschnitt durch das Jazzleben der Schweiz zu vermitteln.

LA CHAUX-DE-FONDS: THEATER VON HEUTE

Zum zweitenmal führt das Théâtre populaire romand in La Chaux-de-Fonds eine Biennale für zeitgenössisches Theater durch. «Le théâtre d'aujourd'hui – le théâtre romand actuel – le théâtre pour enfants»: so etikettieren die Veranstalter dieses Unternehmen, das sich vom 18. September bis 4. Oktober in der Uhrenmetropole des Neuenburger Juras abspielt. Jurassische und neuenburgische Laienspielergruppen werden mit Werkstattaufführungen und Ausstellungen über ihre Tätigkeit orientieren. Aus der Westschweiz sind weitere drei Schauspieltruppen eingeladen: Das Centre dramatique de Vidy-Lausanne bringt «Mockinpott» von Peter Weiss auf die Bühne; das Théâtre de l'Atelier aus Genf gastiert mit «Le Soleil foulé par les Chevaux» von Adoum. Mit dem Stück «Schlacht bei Lobositz» von Peter Hacks huldigt das Theater von Biel und Solothurn zeitgenössischer Dramatik. Eine Aufführung der Kindertheatergruppe von Jean und Colette Roche sowie verschiedene Dichterlesungen bereichern das abwechslungsreiche Programm, aus dem eine Aufführung der Commedia dell'arte «Arlecchino, la fame e l'amore» mit F. Soleri und Schauspielern des Piccolo Teatro della città di Milano ein besonderes Vergnügen zu bereiten verheisst.

L'AÉROPORT DE GENÈVE-COINTRIN A 50 ANS

Un peu plus de 500 passagers la première année de son exploitation, près de 3 000 000 en 1970. Ces deux chiffres montrent clairement l'essor prodigieux de l'aéroport de Genève au cours de ses 50 ans d'activité.

Le passé

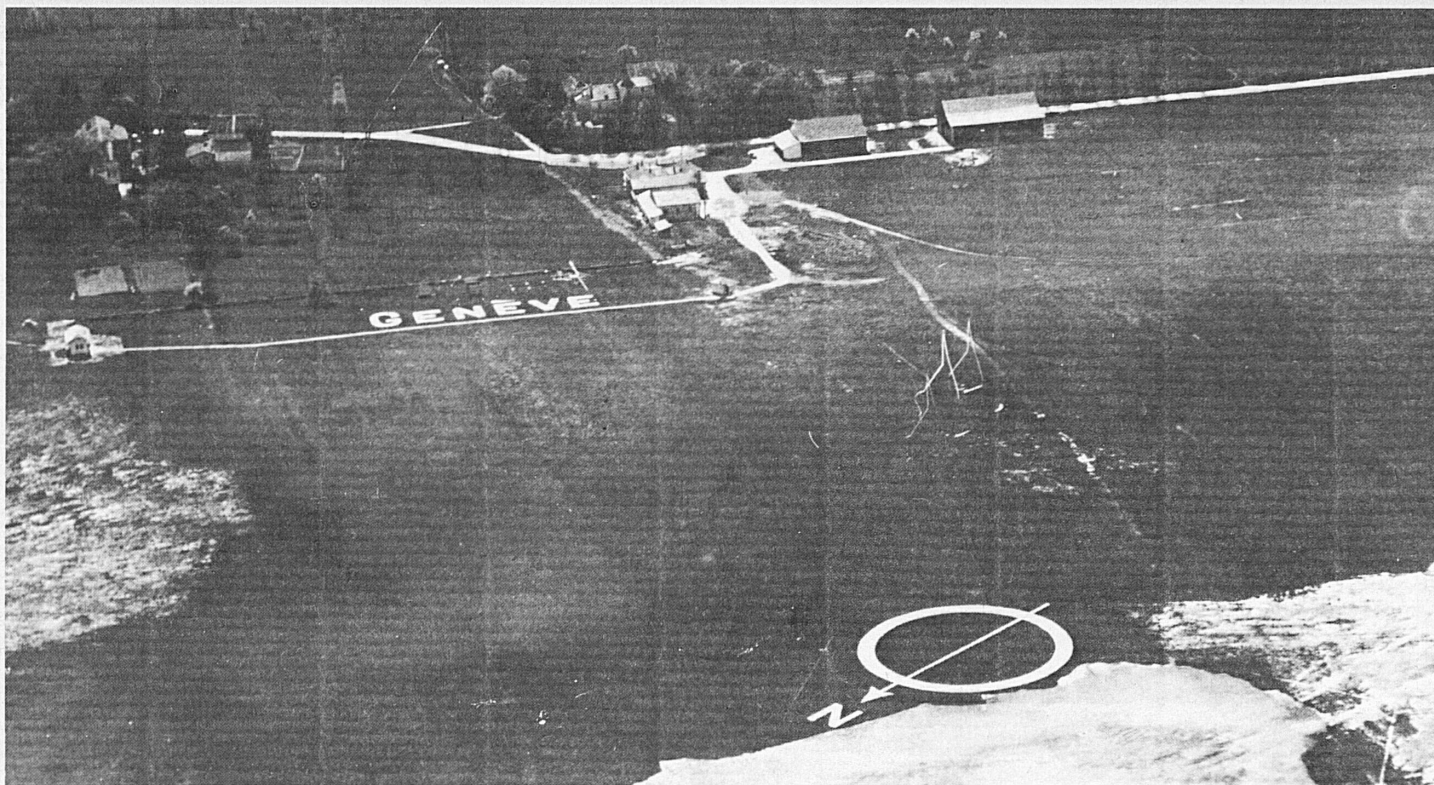
C'est le 19 juin 1920 qu'un site fut retenu pour recevoir le futur aéroport genevois, près des villages de Meyrin et de Cointrin, soit à 4 km environ au nord-ouest du centre de la ville. L'endroit choisi convenait remarquablement bien à l'implantation d'une place d'aviation, de par sa position géographique comprise entre l'extrémité ouest du lac, le Jura et le Salève.

Si l'autorisation d'exploitation fut délivrée par l'Office fédéral de l'air dès le 22 septembre 1920, le terrain ne s'ouvrit pourtant au trafic aérien commercial qu'en 1922, année de l'inauguration des lignes Genève–Lausanne–Paris, Genève–Lyon et Genève–Zürich–Munich–Nuremberg. L'aérodrome de Cointrin s'étendait alors sur une surface gazonnée de 24 hectares environ et comprenait un modeste bâtiment administratif, ainsi que deux hangars en bois pouvant abriter une dizaine d'avions.

Parmi les principales réalisations qui jalonnèrent l'histoire de Cointrin, il convient de mentionner l'édification, au cours des années 1926, 1928 et 1931, de hangars en maçonnerie destinés à remplacer les bâtiments primitifs en bois et l'aménagement, en 1937, de l'une des premières pistes de Suisse réalisées en dur. Celle-ci s'étant bientôt révélée trop courte, la construction d'une piste en béton armé entièrement nouvelle fut entreprise à partir de 1941; les travaux continuèrent en plusieurs tranches successives, jusqu'en 1946, année au cours de laquelle la longueur de la piste atteignit 2000 m. C'était alors la seule installation de ce genre en Suisse permettant l'exploitation de lignes intercontinentales. A la fin de 1946, l'infrastructure était achevée, la superficie totale portée à 210 hectares.

Un vaste hangar, terminé en 1948, marqua le début d'une ère d'édification d'immeubles aéroportuaires importants qui devait se poursuivre presque sans discontinuer jusqu'à nos jours. C'est ainsi que la première aérogare passagers digne de ce nom entra en service vers la fin de 1949: conçue pour accueillir un maximum de 500 000 passagers par an (chiffre que l'on ne pensait pas atteindre avant dix ans au moins), elle devint rapidement trop exiguë, leur nombre ayant augmenté en chiffre rond de 208 000 en 1950 à 536 000 en 1956.

En 1956, les autorités suisses et françaises négocièrent et signèrent une convention prévoyant un échange de territoires de 42 hectares pour permettre l'allongement de la piste, imposé par l'apparition des avions commerciaux à réaction. Elle fut ainsi portée de 2000 m à sa longueur actuelle, c'est-à-dire 3900 m. ▶



Der Flughafen Genf-Cointrin im Jahre 1922
 L'aéroport de Genève-Cointrin en 1922
 L'aeroporto di Ginevra-Cointrin nel 1922
 Geneva-Cointrin Airport in 1922

En dépit des travaux d'agrandissement entrepris dès la fin des années 1950, l'aérogare de 1949 étant devenue nettement insuffisante pour faire face de manière satisfaisante à l'accroissement accéléré du trafic, des études furent entreprises dès 1952 pour préparer la construction d'une aérogare passagers entièrement nouvelle et de conception très moderne, laquelle fut réalisée de 1962 à 1968.

Le présent

L'aérogare actuelle, inaugurée le 17 mai 1968, présente 3 caractéristiques principales:

1. Pour la première fois en Europe, le sous-sol a été largement utilisé puisque 3 pavillons satellites implantés au centre de l'aire de stationnement sont reliés à l'aérogare par des couloirs souterrains.
2. A la différence de ce qui se passait autrefois, les passagers s'acheminent individuellement et de manière continue depuis l'entrée de l'aérogare jusqu'aux avions.
3. A l'intérieur de ce bâtiment, le hall départ ainsi que la salle de transit et de départ sont placés immédiatement au-dessus du hall arrivée et de la salle de distribution des bagages, si bien que les passagers en instance de départ ne côtoient jamais ceux qui ont débarqué.

L'avenir

Ainsi que nous l'avons indiqué, les travaux de construction de la nouvelle aérogare passagers ont été réalisés entre 1962 et le printemps 1968. De ce fait, comme la décision de construire le premier «Jumbo Jet», à savoir le Boeing 747, n'a été prise aux Etats-Unis que dans le courant de l'été 1966, le gros œuvre étant déjà terminé à cette époque, il n'a malheureusement pas été possible de modifier la configuration des bâtiments pour tenir compte de l'apparition de ces avions gros porteurs. C'est la raison pour laquelle la desserte

des Boeing 747, des Lockheed L-500 ou des futurs airbus exigera la construction, probablement en plusieurs étapes, de pavillons spéciaux édifiés dans le prolongement de l'aérogare actuelle en direction du nord-est et reliés à cette dernière.

Quant au transport de fret, d'après un rapport de l'Association du transport aérien international, il est probable qu'il augmentera plus rapidement encore que celui des passagers d'ici à 1980. Pour

Genf, eine Stadt, die dem Flanieren ruft: Die Place du Molard. Photo Giegel SVZ
 Genève, cité qui invite à la flânerie: la place du Molard
 Ginevra, città dove bello è sostare. Qui, la Place du Molard
 Geneva, a town inviting you for strolls: Place du Molard

Nachfolgende Doppelseite: Bilder vom heutigen Flughafen Genf-Cointrin. Die zweite Aufnahme zeigt eine seiner neuen Satellitenstationen. Photos Giegel SVZ

Page double suivante: Image de l'aéroport de Genève-Cointrin aujourd'hui. La seconde photo montre l'une des quatre nouvelles aérogares satellites

Sulle due pagine successive: aspetti dell'aeroporto odierno di Cointrin. La seconda fotografia riproduce una delle sue nuove stazioni satelliti

Following double-page spread: View of today's Geneva-Cointrin Airport. The second photo shows one of the "mushrooms", a new satellite station

faire face à cet accroissement, il est prévu de construire une aérogare réservée au fret, ultramoderne et de grande capacité.

Les autorités genevoises et fédérales ont montré au cours de ces cinquante années l'intérêt qu'elles ont toujours porté à l'aviation et au développement de l'aéroport de Cointrin. Conscientes de l'évolution extraordinairement rapide du progrès technique en matière aéronautique, elles poursuivront la recherche de solutions qui soient à la mesure de l'essor fulgurant de l'aviation. C. P. B.

COMMERCE

FELDSCHLOSSCHEN





