

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 60 (1973)
Heft: 4: Flughäfen in der Schweiz

Artikel: Flughafen Genève-Cointrin : aktuelle Probleme und Zukunftsperspektiven
= Aéroport de Genève Cointrin : problèmes actuels et perspectives
d'avenir : Architekten Jean Camoletti und Jean Ellenberger

Autor: Teysseire, Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-87527>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

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

Flughafen Genève-Cointrin

Aktuelle Probleme und Zukunftsperspektiven

Architekten: Jean Camoletti (†) und
Jean Ellenberger, Genf

Text: Daniel Teysseire

Fotos: André Halter, Genf

Das Problem Genf-Cointrin zu behandeln, bedeutet vor allem, den Genfer Flughafen in den Weltkontext einzuordnen, denn es ist heutzutage unleugbar, dass solche Probleme und ihre Lösungen aus dem nationalen Rahmen heraustreten und auf interkontinentalem Niveau geklärt werden müssen. Fünfzig Jahre haben genügt, aus dem Flugzeug trotz Weltkonflikten und ökonomischen Krisen ein alltägliches Transportmittel zu machen, und dies für eine Reisekundschaft, die sich gemäss den Schätzungen der Internationalen Organisation für Flugschiffahrt (OACI) für das Jahr 1972 auf 450 Millionen beläuft. Der ungewöhnliche Aufschwung des Luftverkehrs hat indessen gewisse unangenehme Folgen mit sich gebracht, die im besonderen an eine der Hauptsorgen der Völker der ganzen Erde rühren: den Umweltschutz. Wenn die Gegner eines Systems, das Konstrukteure (Gehäuse und Motoren), Fluggesellschaften und die Verantwortlichen des zivilen Flugverkehrs umfasst, sich die Flugplätze – Genf-Cointrin macht keine Ausnahme – als beliebte Zielscheibe ausgewählt haben, so greifen sie vielmehr die Symptome des Übels als seine Ursachen an. Das eigentliche Problem besteht in der Schwierigkeit, das Gleichgewicht zwischen einer erforderlichen Entwicklung der Industrie und der Abschaffung ihrer negativen Aspekte zu finden. Dieses Gleichgewicht kann auf eine zufriedenstellende Weise nur durch eine organisierte und wirksame Mitarbeit aller Elemente dieses «Systems» erreicht werden. Der Erfolg hängt unweigerlich von der Planifikation ab.

Flugverkehr und Umwelt

Dieser grundsätzlichen Feststellung Rechnung tragend, kann gesagt werden, dass in zwei Gebieten, in denen der Flugverkehr die Rolle des Sündenbocks spielte, bereits Ergebnisse erzielt werden konnten: Umweltverschmutzung und Lärm. Studien, die in den verschiedensten Punkten der Erde durchgeführt wurden, bestätigen, dass der Flugverkehr keine Verschmutzung mehr mit sich bringt. Die unter dem Zwang drakonischer Vorschriften, betreffend Konzeption und Ausführung der Motoren, verwirklichten Verbesserungen haben zu zufriedenstellenden Lösungen geführt. Die Motoren, mit denen die neue Generation von Flugzeugen (Boeing 747, DC10, Tristar L-1011) ausgerüstet ist, können als «sauber»

bezeichnet werden. Den in diesem Bereich aussergewöhnlich strengen Bestimmungen wurde noch ein Programm angeschlossen, das das Auswechseln alter Motoren auf gewissen Maschinen («retrofit») vorsieht sowie die Ausserdienststellung von Flugzeugen, die den neuen Normen nicht mehr entsprechen. Die durch die Firma Boeing durchgeführten Forschungen lassen sogar vermuten, dass von 1980 an die Motoren zugleich luftunverschmutzend und absolut geräuschlos sein werden. Besonders was die Lärmverhütung betrifft, begrenzt die OACI in dem neuen Nachtrag Nr.16 auf kategorische Weise den zu tolerierenden Lärm der die neuen Apparate ausrustenden Motoren. Die DC10 und der Tristar, morgen der Airbus 300-B, sind Maschinen einer neuen Flugzeuggeneration, deren Abflugs- und Landungslärm bedeutend weniger störend ist als der der Apparate vom Typ Boeing 707, DC 9 oder der Caravelle. Diesen die unmittelbaren Ursachen angreifenden Anstrengungen wurde zusätzlich noch eine Reihe von Landungs- und Abflugsvorschriften angefügt, die sich die Geräuschverminderung der sich auf dem Boden befindenden Maschinen zum Ziele setzen. Verschiedene Staaten haben ebenfalls einschneidende Bestimmungen erlassen hinsichtlich der Nachtflüge und der Schonung der benachbarten Bevölkerung.

Geschichtsschönik von Genf-Cointrin

Der Flughafen Genf-Cointrin, im September 1920 mit der Genehmigung des Eidgenössischen Luftfahrtamtes gegründet, ist einer der ältesten Flugplätze, die ihre Funktion immer noch am gleichen Ort ausführen. 1937 wurde der Flughafen mit einer 405 m langen und 21 m breiten Betonpiste versehen – in der Schweiz eine der ersten dieses Typus. Das Jahr 1941 verzeichnet den Beginn der Konstruktion einer neuen Piste von 1065 m Länge auf 50 m Breite (erste Anlage der heutigen Piste). Ende 1946 war der Unterbau fertiggestellt; die auf 210 ha erweiterte Gesamtoberfläche und die nun 2000 m lange Piste erlaubte die Nutzung für interkontinentale Fluglinien. Der erste eigentliche Flugbahnhof, der dieses Wortes würdig war, wurde somit 1949 eingeweiht. Er war geplant worden, um einen Verkehr von jährlich 300 000 Passagieren empfangen zu können. Während des Winters 1956/57 wurde





die Piste von 2000 auf 2600 m verlängert; sie erreichte schliesslich 1960 ihre heutige Länge von 3000 m. Im Jahre 1956 wurde gemäss einer französisch-schweizerischen Konvention ein Territorienaustausch vorgenommen, der die Realisierung des Passagierflughafens in seiner heutigen Konzeption erlaubte.

1968: der Passagierflughafen

Schon 1955 war es augenscheinlich geworden, dass der erste Flughafen zu klein geworden war und seine Konzeption trotz der am Gebäude im Laufe der Jahre vorgenommenen Verbesserungen weder den Ansprüchen des Verkehrs noch den Notwendigkeiten der nun in Dienst gesetzten Reaktorenflugzeuge entsprach.

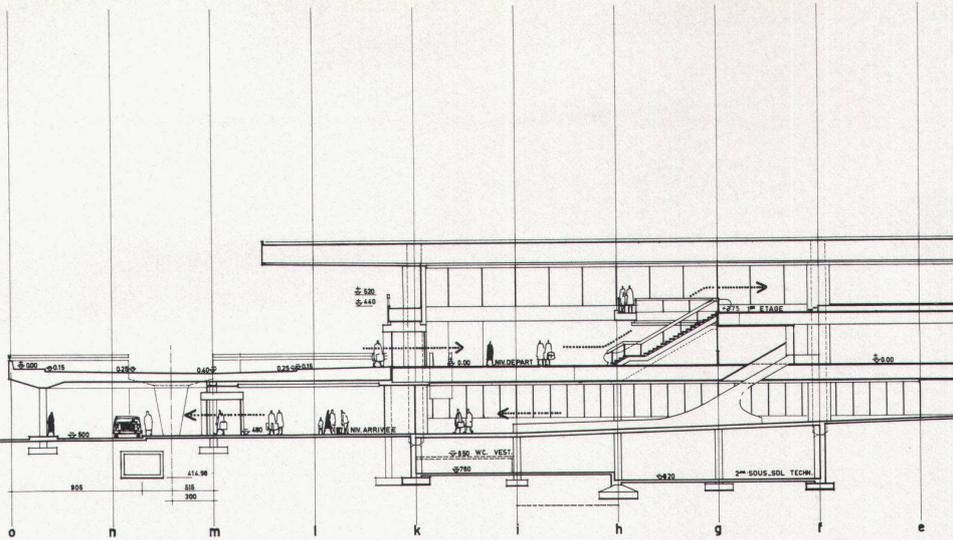
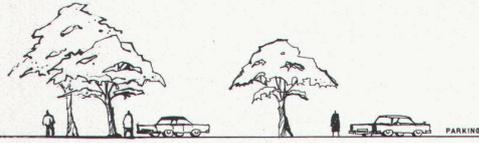
Die ersten Studien für einen neuen Flughafen begannen 1965, und die Bauarbeiten, 1962 in Angriff genommen, wurden im Frühling 1968 beendet. Die von den Architekten Camolletti und Ellenberger angenommene Lösung weist drei Hauptmerkmale auf:

1. Zum erstenmal wurde in Europa der Souterrain rationell ausgenutzt. Drei inmitten des Flugfeldes aufgestellte Satellitenpavillons – als Abflugs- und Ankunftstrakte dienend – sind mit dem Flugbahnhof durch unterirdische Gänge verbunden. Mechanische Lauftreppen und -trottoirs erleichtern die Zirkulation. Die Vorteile: die Bodenfläche dient einzig dem Flugverkehr, daher bessere Sicherheit.
2. Im Gegensatz zum bisherigen System begeben sich die Reisenden vom Eintritt in das

Fluggebäude an nun einzeln zu ihrem Flugzeug. Falls eine Wartezeit erforderlich ist, steht es ihnen frei, diese in den öffentlichen Hallen (Transit oder Abflug) oder in den entsprechenden mit dem Fluggebäude verbundenen Satellitenpavillons zu verbringen. Der Reisende verfügt somit über eine grössere Bewegungsfreiheit. Alle die Ab- und Anflüge betreffenden Durchsagen sind dank modernster audio-visueller Mittel überall vernehmbar.

3. Im Innern des Hauptgebäudes liegen die Abflughalle sowie die Transithalle direkt über der Ankunftshalle und dem Gepäckverteilungsraum. Die sich zum Abflug begebenden Passagiere kreuzen daher zu keiner Zeit die gerade ankommenden. Diese Lösung ergibt eine weit rationellere Nutzung der Bauvolu-

Flughafen Genève-Cointrin



men. Andererseits bieten sie dem Reisenden zusätzliche Annehmlichkeiten: allein und unabhängig kann er sich gemäss einer äusserst einfachen Marschroute zu seinem Ziel begeben.

Die Kosten des Gebäudes, Satelliten und Tunnels inbegriffen, beliefen sich auf 80 Millionen Franken, während der Baukomplex des Flugplatzes einschliesslich Pisten, Parkplätzen und betoniertem Flugfeld ungefähr 150 Millionen Franken gekostet hat.

Heutige Situation von Genf-Cointrin

Geplant, 5 Millionen Passagiere jährlich zu empfangen, hat der Flughafen Genf-Cointrin im Jahre 1972 3360775 Reisende registriert. Er figuriert an achtzehnter Stelle der europäischen Flughäfen und kann gewiss unter den ersten der Welt genannt werden, wenn dem Verhältnis der Einwohnerzahl Genfs Rechnung getragen wird.

1971 haben 34 Fluggesellschaften regelmässig den Flughafen Genf-Cointrin bedient und Calvins Geburtsstadt mit ungefähr hundert in 55 Ländern liegenden Städten verbunden. Überdies haben 67 Charter-Fluggesellschaften die Dienste des Genfer Flughafens in Anspruch genommen. Dieser ist mit den 3500 von verschiedenen Arbeitgebern beschäftigten Personen das grösste Unternehmen des Kantons. Die Gesamtsumme der ausgezahlten Personallöhne erreicht mehr als 100 Millionen Franken jährlich. Wenn zu diesem Betrag noch die ausgegebene Summe von den im Kanton Genf den Flughafen Cointrin benutzenden Reisenden dazugerechnet wird (ungefähr 200 Millionen), kann man sich eine Idee von der ökonomischen Bedeutung des Flughafens für die Republik und den Kanton Genf machen.

Zukunftsperspektiven

Als 1966 die Testresultate der Grossflugzeuge wie zum Beispiel Jumbo 747, DC10, Lockheed und Tristar bekanntgegeben wurden, waren die wesentlichen Bauarbeiten des heutigen Flughafens bereits beendet. Es war folglich zu spät, ihn den neuen Forderungen dieser Flugriesen anzupassen. Tatsächlich hat die regelmässige Benutzung dieser Flugzeugtypen den Verkehr hinsichtlich der Anzahl der Flüge etwas vermindert, die Zahl der Passagiere ist pro Flug jedoch bedeutend angewachsen. Die «Durchschleusung» der Perso-

nen und des Gepäcks, die «Filterung» an den verschiedenen Kontrollstellen wie Polizei und Zoll hat vollkommen neue Probleme gestellt, da alle Berechnungen vor dem Gebrauch dieser Apparate auf durchschnittlich 80 Fluggästen basiert waren.

Gewisse Anpassungen sind von der Direktion des Flughafens bereits gefunden worden. Wenn Genf-Cointrin aber weiterhin einen bestimmenden Platz von internationaler und humanitärer Bedeutung einnehmen will, müssen ohne Zweifel eine Anzahl Verbesserungen bezüglich der Installationen vorgenommen werden. In erster Linie könnte man sich zum Beispiel eine Erweiterung des Flugbahnhofs in Richtung Lausanne vorstellen – das heutige Ausmass des Flughafens würde dies durchaus erlauben – sowie die Schaffung eines Gebäudes, das einzig für den Verkehr der Flugriesen bestimmt wäre. Für eine fernere Zukunft könnten noch verschiedene andere Lösungen ins Auge gefasst werden:

- die Errichtung eines mechanisierten und automatisierten Frachtflughafens;
- unter Mitwirkung der SBB die Schaffung einer (teilweise unterirdischen) Bahnverbindung zwischen Bahnhof Cornavin und dem Passagierflughafen von Cointrin;

– raschere Passagieraufnahmefähigkeit der normalen Flugzeuge durch die Installation teleskopischer Passerellen.

Die Kreation des allgemeinen neuen Flugzentrums im Sommer 1972 erlaubte bereits eine Trennung zwischen dem Weltflugverkehr (Fluglinien und Charterflüge) und dem kleinen Flugverkehr (kleinere Privat-, Geschäfts- und Touristenflugzeuge) vorzunehmen, was zu einer erheblichen Erleichterung des Bodenverkehrs geführt hat. Eine voll befriedigende Lösung wird indessen erst möglich, wenn der Kleinflugverkehr über eine eigene Betonpiste verfügen kann.

Im übrigen wird bis Ende dieses Jahrzehntes die aeronautische Technologie ebenfalls ihren Beitrag zum Problem der stets zunehmenden Entwicklung des Verkehrs in den Flughäfen leisten. Die Studien über die Flugzeuge mit kurzem Abflugsweg (ADAC) lassen alle bisherigen Theorien, die sich für die Verlängerung der Pisten aussprechen, hinfällig werden. Genf-Cointrin kann mit dem heutigen Ausmass seines Flugfeldes jedenfalls getrost den Aufgaben der Zukunft entgegensehen. ■

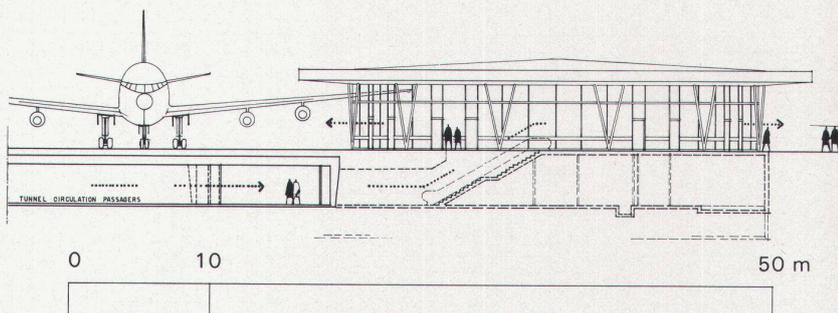
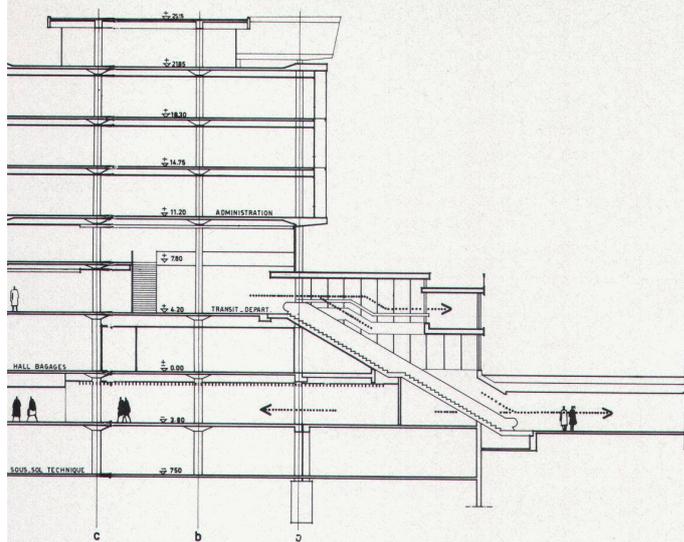
(Übersetzung: J. Kling)

Aéroport de Genève Cointrin

Problèmes actuels et perspectives d'avenir

Aborder le problème de Genève-Cointrin, c'est tout d'abord replacer l'aérodrome genevois dans le contexte mondial, tant il est vrai que de nos jours problèmes et solutions ont débordé du cadre strictement national et se règlent à l'échelle de la planète. 50 ans auront suffi pour que l'avion devienne, malgré les conflits mondiaux et les crises économiques, un moyen normal de transport pour une clientèle qui se chiffre à plusieurs millions; 450, selon les estimations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) pour 1972. L'essor phénoménal du transport aérien a toutefois entraîné certaines conséquences indésirables sur ce qui est devenu ces der-

nières années l'une des préoccupations premières de l'homme dans le monde: l'environnement. Et si les aéroports – Genève-Cointrin n'a pas échappé à la règle – ont constitué la cible favorite du système qui englobe les constructeurs (cellules et moteurs), les compagnies aériennes, les administrations responsables de l'aviation civile, c'est que les opposants s'attaquaient en fait plus aux symptômes du mal qu'à ses causes. Le véritable problème réside dans la difficulté à trouver le point d'équilibre entre un développement ordonné de l'industrie et la suppression de ses aspects négatifs. Et ce point ne pourra être déterminé de façon satisfaisante qu'au prix d'une collaboration



ordonnée et efficace entre tous les éléments du « système ». La réussite passe par la planification.

L'aviation et l'environnement

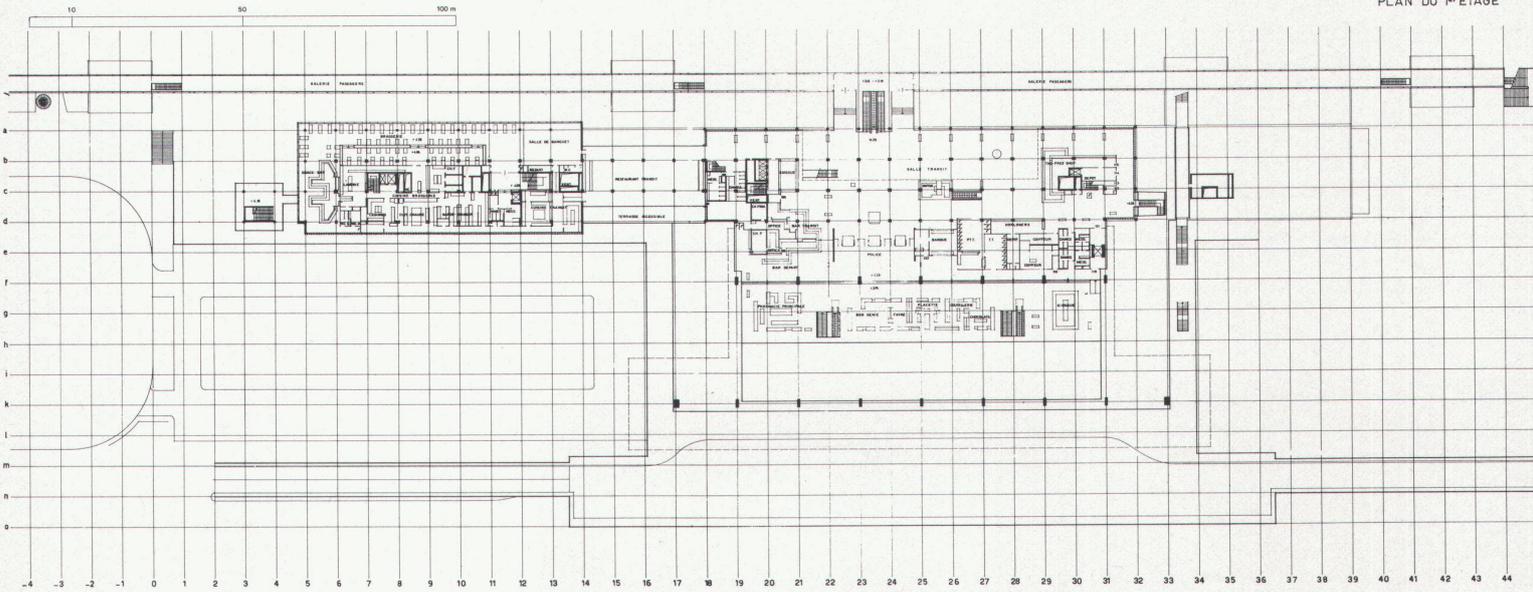
Compte tenu de cette remarque liminaire, il convient de relever que des résultats ont d'ores et déjà été obtenus dans les deux domaines où l'aviation a joué le rôle de bouc émissaire, la pollution et le bruit. Les études entreprises un peu partout dans le monde confirment que l'aviation n'est pas ou plus polluante. Les progrès réalisés sous la pression de prescriptions draconiennes dans la conception et la réalisation des moteurs ont débouché sur des solutions satisfaisantes, à savoir que les moteurs qui équipent la nouvelle génération des avions (Boeing 747, DC 10, Tristar L-1011) sont « propres ». De plus, à des normes de certification extrêmement strictes en la matière, vient s'ajouter un programme de remplacement des anciens moteurs sur certaines machines (« retrofit ») et le retrait du service pour d'autres avions. Les études entreprises par la firme Boeing laissent également entrevoir, pour les années 80, des moteurs tout à la fois non polluants et absolument silencieux. Car dans le domaine propre au bruit, les standards définis dans la nouvelle annexe 16 de l'OACI fixent de manière impérative le niveau de bruit acceptable des moteurs qui équipent les nouveaux appareils. DC 10 et Tristar, demain Airbus 300-B, constituent les avions de cette nouvelle génération dont le bruit au décollage ou à l'atterrissage est infiniment moins gênant que celui des anciens appareils du type Boeing 707, DC 9 ou Caravelle. A ces efforts à la source s'ajoute toute une série de prescriptions relative aux procédures d'atterrissage et de décollage visant à diminuer le bruit au sol des appareils. Les Etats ont également édicté des prescriptions très strictes concernant les vols de nuit, de manière à sauvegarder l'intérêt des populations voisines.

Historique de Genève-Cointrin

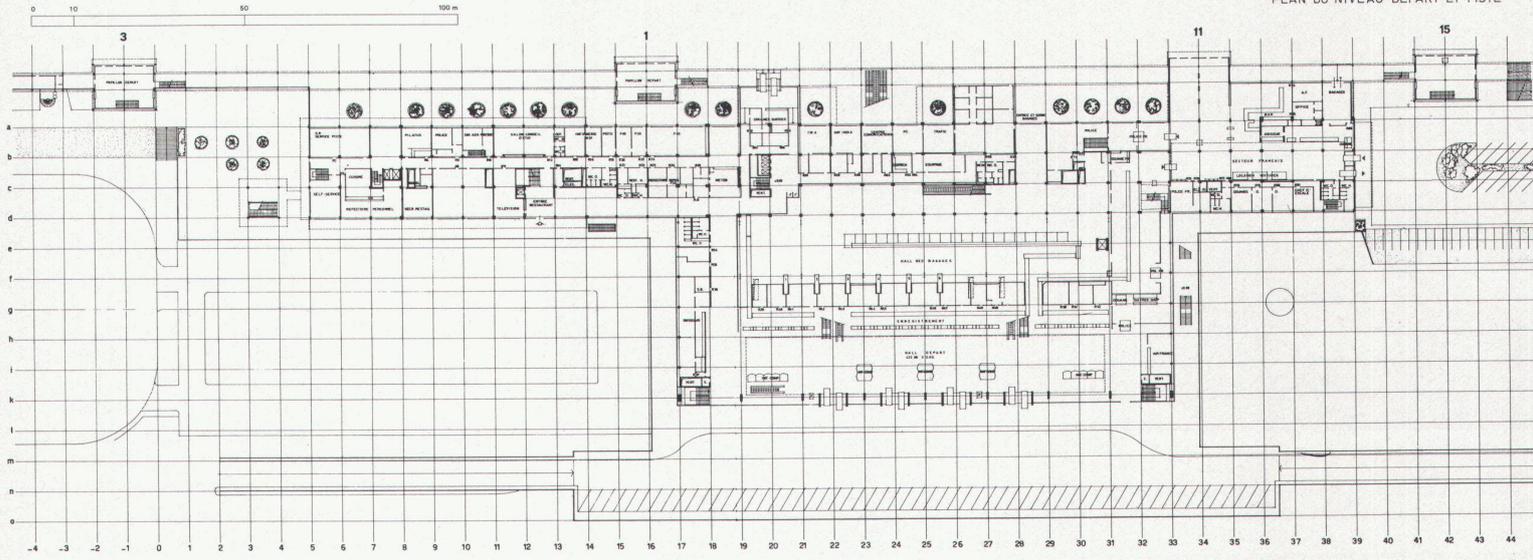
Créé en septembre 1920 avec l'approbation de l'Office fédéral de l'air, l'aéroport de Genève-Cointrin constitue une des plus anciennes places d'aviation qui soit toujours en service actuellement au même endroit. En 1937, l'aéroport fut doté d'une piste en béton longue de 405 m et large de 21, qui constituait l'une

Flughafen Genève-Cointrin

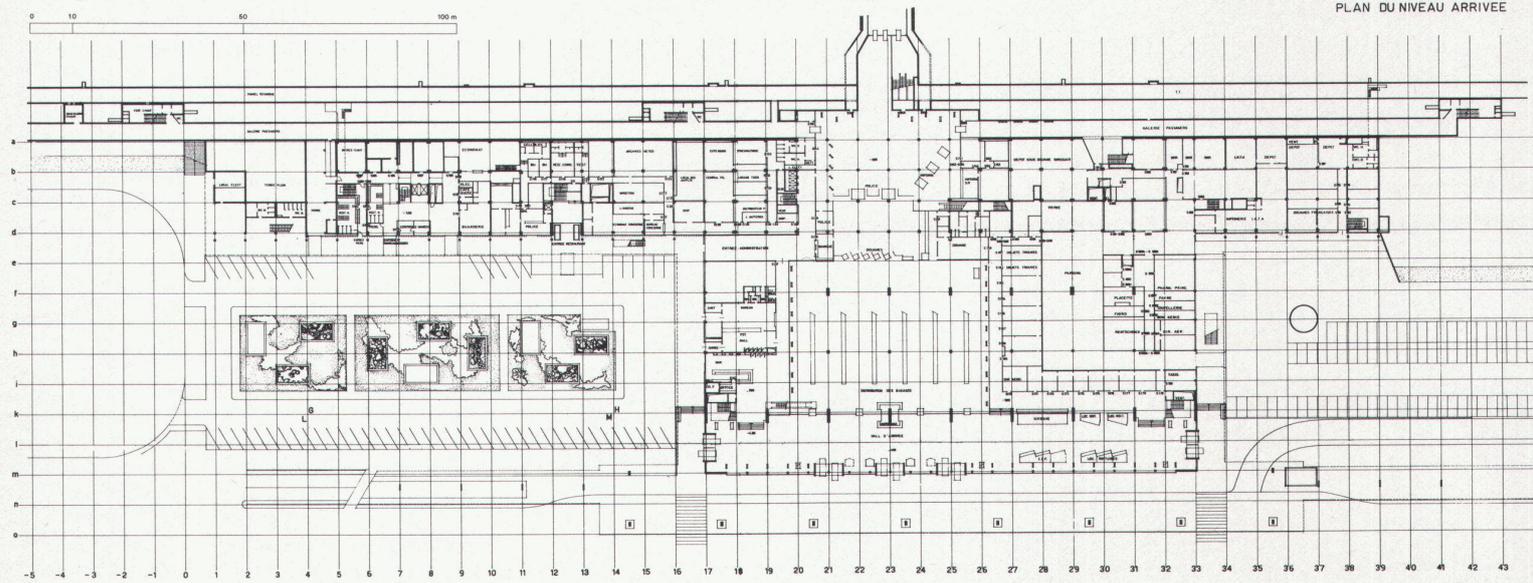
PLAN DU 1^{er} ETAGE

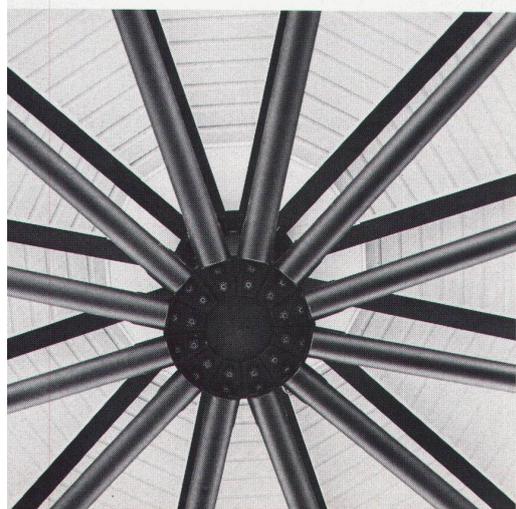
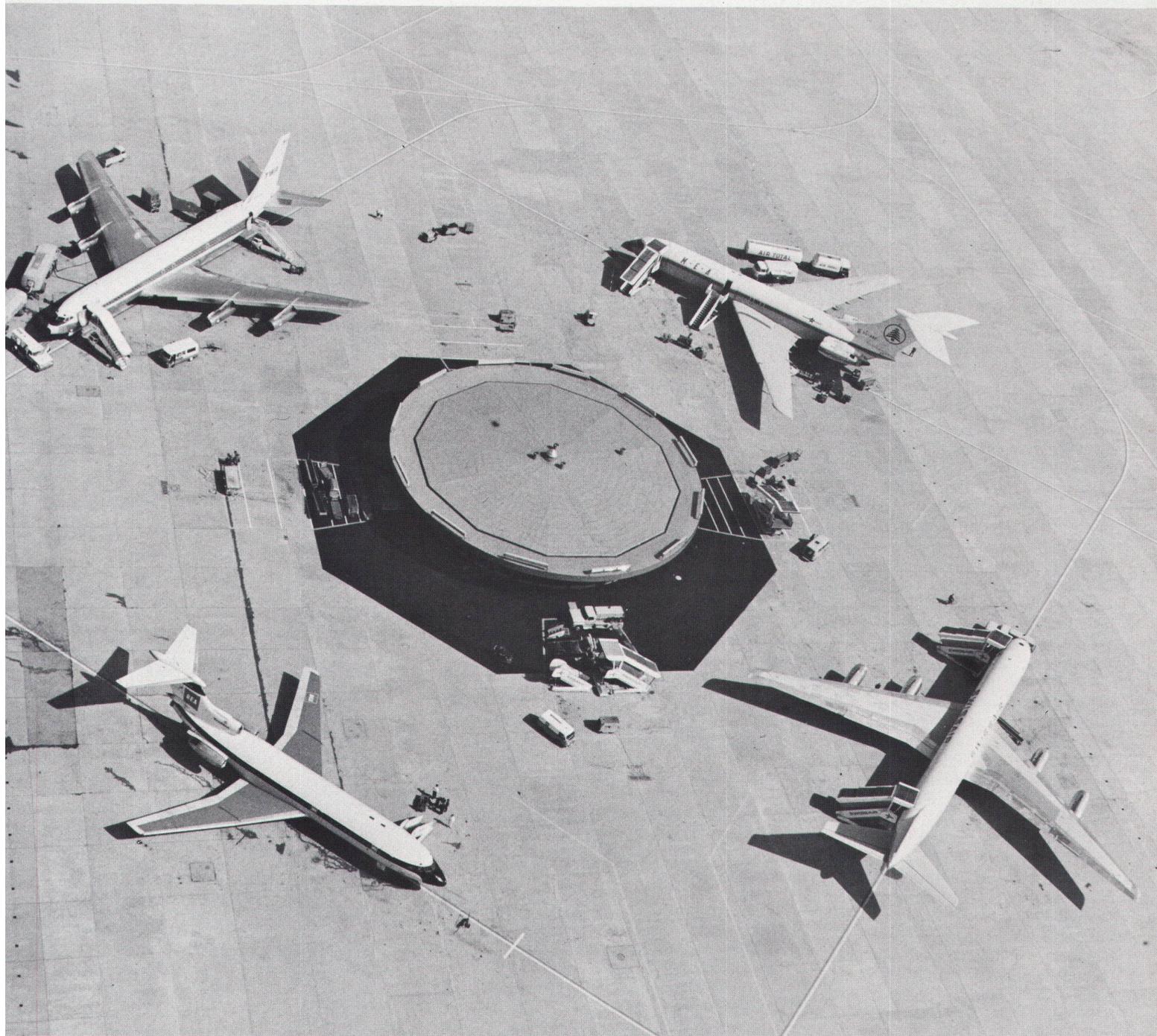


PLAN DU NIVEAU DEPART ET PISTE



PLAN DU NIVEAU ARRIVEE





des premières réalisations de ce genre en Suisse. L'année 1941 marque le début de la construction d'une nouvelle piste de 1065 m sur 50 m de largeur, ébauche de la piste actuelle. A fin 1946, l'infrastructure était achevée, la superficie totale portée à 210 ha et la piste construite sur une longueur de 2000 m permettait l'exploitation de lignes intercontinentales. La première aérogare digne de ce nom fut inaugurée en 1949. Elle avait été conçue pour accueillir un trafic annuel de 300 000 passagers. Durant l'hiver 1956/57, la piste fut portée de 2000 à 2600 m, puis en 1960, jusqu'à sa longueur actuelle de 3900 m. C'est en 1956, qu'à la suite d'une convention franco-suisse, un échange de territoires fut signé, échange devant permettre la réalisation de

l'aérogare passagers dans sa conception actuelle.

L'aérogare passagers de 1968

Dès 1955, il fallut se rendre à l'évidence que la première aérogare était devenue trop petite et que sa conception même, en dépit des améliorations apportées au bâtiment depuis sa mise en service, ne répondait plus ni aux exigences du trafic, ni aux impératifs résultant de la mise en service d'avions commerciaux à réaction.

Les premières études concernant une nouvelle aérogare commencèrent en 1956 et les travaux de construction, mis en chantier en 1962, s'achevèrent au printemps 1968. Le parti adopté par les architectes, MM. Camo-

Flughafen Genève-Cointrin

letti et Ellenberger, présente trois caractéristiques principales:

1. Pour la première fois en Europe, le sous-sol a été largement utilisé, puisque trois pavillons-satellites (servant de postes d'embarquement et de débarquement) implantés au centre de l'aire de stationnement des avions, sont reliés à l'aérogare par des couloirs souterrains équipés de trottoirs et d'escaliers mécaniques. Avantages: le tarmac est réservé aux seuls services d'exploitation, ce qui présente une meilleure sécurité.

2. A la différence de ce qui se passait autrefois, les passagers s'acheminent individuellement depuis l'entrée de l'aérogare jusqu'aux avions. S'ils doivent attendre, ils sont libres de le faire dans les halls publics (transit ou départ) ou dans les satellites et autres pavillons d'embarquement adjacents à l'aérogare. Il en résulte pour le passager une plus grande liberté. Des renseignements relatifs aux départs et aux arrivées sont néanmoins communiqués au moyen de dispositifs audio-visuels des plus modernes.

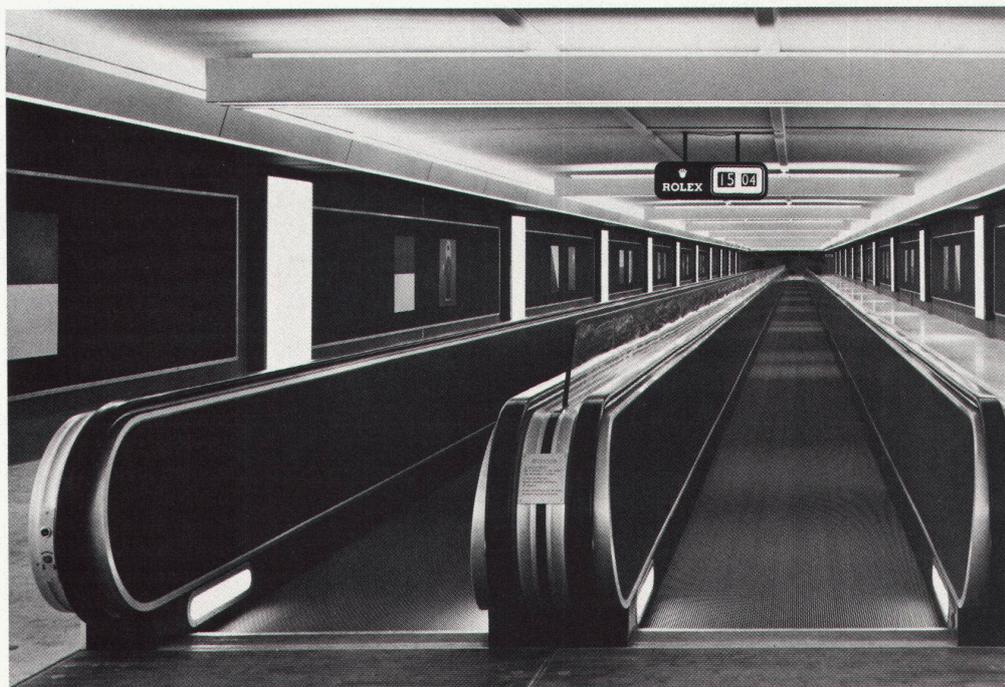
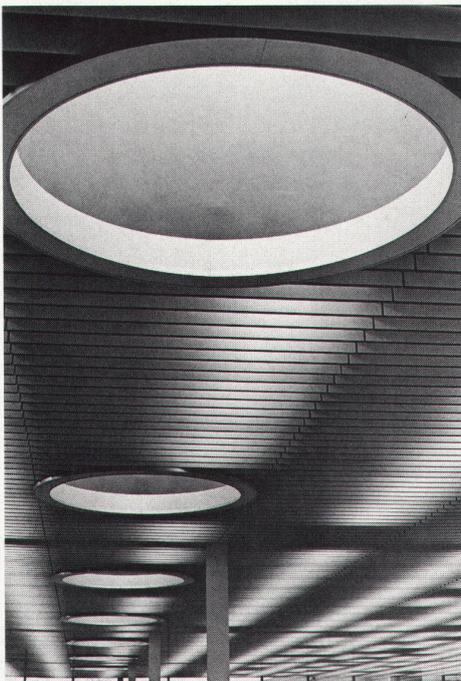
3. A l'intérieur du bâtiment principal, le hall départ, ainsi que la salle de transit, sont placés immédiatement au-dessus du hall arrivée et de la salle de distribution des bagages. Les en instance de départ ne côtoient donc jamais ceux qui viennent de débarquer. Cette solution implique une utilisation beaucoup plus rationnelle des volumes construits. Elle sauvegarde d'autre part l'agrément et la liberté du passager qui se dirige seul selon un itinéraire extrêmement simple.

Le coût du bâtiment, y compris les satellites et les tunnels, s'est élevé à 80 millions de francs, alors que l'ensemble du complexe de l'aérogare, comprenant routes, parkings et tarmac, a coûté environ 150 millions de francs.

Situation actuelle de Genève-Cointrin

Conçue pour traiter 5 millions de passagers par année, l'aérogare de Genève-Cointrin a enregistré en 1972 3 360 775 passagers, ce qui lui donne le 18^e rang des aéroports européens et assurément l'un des tout premiers au monde par rapport à la population résidente.

Pour l'exercice 1971, 34 compagnies ont assuré des services réguliers à Genève-Cointrin, permettant à la cité de Calvin d'être reliée à une centaine de villes situées dans 55 pays. Par ailleurs, 67 compagnies de vols à la de-



mande ont également opéré sur l'aéroport genevois. Ce dernier, avec 3500 personnes travaillant pour une centaine d'employeurs différents, constitue la plus grande entreprise du canton. Le total des salaires payés à ces travailleurs atteint plus de 100 millions de francs par an. Si l'on ajoute à cela la somme dépensée dans le canton par les voyageurs utilisant Cointrin (près de 200 millions), on peut apprécier l'importance économique de l'aéroport dans la République et canton de Genève.

Perspectives d'avenir

C'est en 1966, alors que le gros œuvre de l'aérogare actuelle était déjà terminé, que furent rendues publiques les études concer-

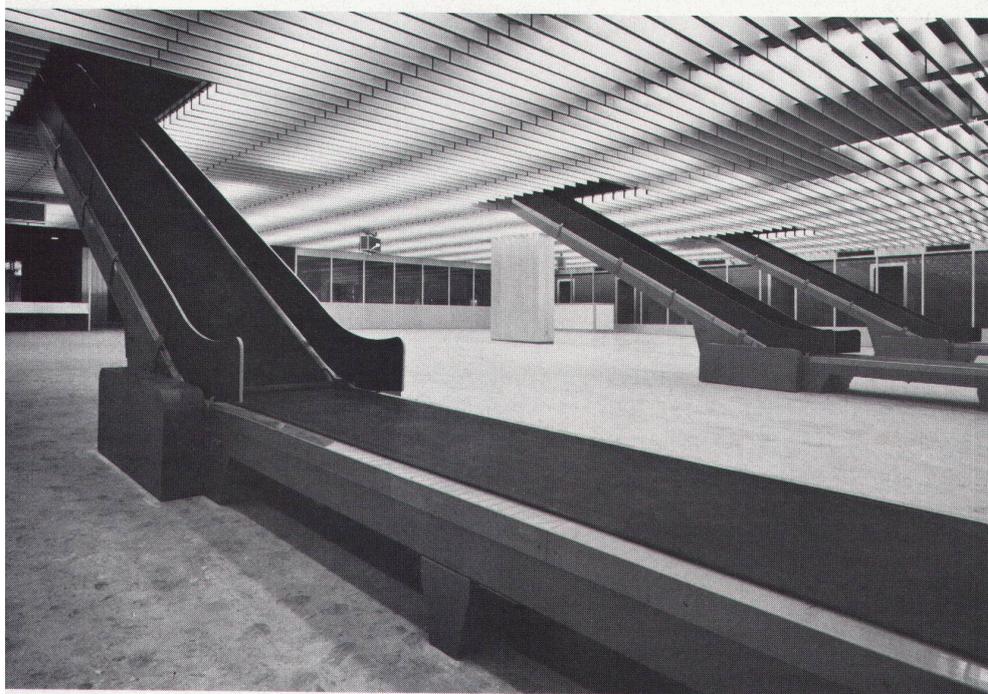
nant les avions gros porteurs, du type Jumbo 747, DC 10, Lockheed, Tristar. Il était par conséquent trop tard pour adapter l'aérogare aux conditions nouvelles posées par la mise en service de ces mastodontes du ciel. Il est clair en effet que si la mise en service régulier de ce nouveau type d'appareils a quelque peu diminué le trafic quant au nombre des mouvements, il l'a en revanche singulièrement congestionné en ce qui concerne les passagers. Le problème de la « facilitation » (acheminement des personnes et des bagages, filtrages aux divers contrôles de police et de douane) s'en est trouvé reposé de manière différente puisque tous les calculs avant la mise en service de ce genre d'appareils portaient sur le chiffre moyen de 80 passagers.



d'une liaison ferroviaire (en partie souterraine) Cornavin—aérogare passagers Cointrin;

– augmentation de la capacité d'accueil des avions conventionnels par l'installation de passerelles télescopiques.

La création, en été 1972, du nouveau centre de l'aviation générale a permis d'engager le processus de séparation du trafic commercial



Certaines adaptations ont d'ores et déjà été trouvées par la direction de l'aéroport, mais il est patent que si Genève-Cointrin entend continuer à jouer un rôle déterminant au service de sa vocation internationale et humanitaire, il lui faudra envisager un certain nombre d'améliorations de ses installations. On peut imaginer en premier lieu, et ceci est tout à fait possible dans le cadre du périmètre actuel de l'aéroport, une extension de l'aérogare en direction de Lausanne et la création d'un bâtiment uniquement réservé au traitement des avions gros porteurs. A plus longue échéance, on peut encore imaginer différentes autres réalisations:

- édification d'une aérogare fret mécanisée et automatisée;
- en collaboration avec les CFF: réalisation

(ligne et charter) de l'aviation légère (petits avions privés, d'affaires, de tourisme). Ceci a grandement facilité la fluidité du trafic au sol. Le pas définitif ne sera cependant franchi que lorsque l'aviation légère disposera d'une piste en béton pour son propre usage.

Pour le reste, la technologie aéronautique risque, d'ici la fin de cette décennie, d'apporter, elle aussi, son lot de solutions à l'engorgement du trafic sur les aéroports. Les études concernant les avions à décollage court (ADAC) laissent entrevoir des solutions qui rendent caduques toutes les études antérieures concernant l'hypothétique allongement des pistes. Genève-Cointrin a les possibilités de résoudre tous ses problèmes dans le cadre de son périmètre actuel. ■

E

Studies for a new airport were initially undertaken in 1965 and construction, begun in 1962, was completed in the Spring of 1968. The accepted plan, from architects Camoletti and Ellenberger, contains three main features:

1. For the first time in Europe the basement level was put to practical use. Three satellite pavilions, situated centrally in the airport area and serving as Departure and Arrival points, were connected with the airport station by underground passages. Escalators and pavements facilitate circulation. The advantages: the area above ground is reserved solely for air traffic; better safety is thereby achieved.
2. Contrary to previous practice, passengers make their way individually to their aircraft after entering the airport buildings. If they have to wait they can pass the time either in the public lounges (Transit or Departure) or in the appropriate satellite pavilions, which are connected to the airport buildings. The passenger is allowed, therefore, greater freedom of movement. Announcements concerning arrivals and departures can be heard everywhere, thanks to modern audio-visual methods.
3. Inside the main buildings, directly over the Arrival Hall and Luggage Distribution Room, are the Departure and Transit Lounges. Departing passengers do not meet new arrivals. This solution yields a much more practical use of the building area. On the other hand, passengers are offered greater facilities for comfort and each passenger can reach his destination, on his own and quite independently, by following an exceptionally simple route.

The cost of the buildings, satellites and tunnels included, came to 80 million Francs, while the whole complex of the airport, including runways, parking places and concrete airport area cost approximately 150 million Francs.

During the year 1972 Geneva-Cointrin Airport, planned to handle some 5 million passengers per year, registered 3360775 travellers. It occupies eighteenth place among European airports and will certainly have to be regarded as being among the world leaders, if we consider it in relation to the population of Geneva.

34 airlines regularly served Geneva-Cointrin airport in 1971 and the city where Calvin was born was connected with about 100 cities in 55 different countries. In addition 67 Charter Companies made use of Geneva Airport.

The airport is the biggest undertaking in the Canton with its 3500 personnel working for different employers. The total wages bill for personnel is more than 100 million Francs per year. When one adds to this sum the amount (approximately 200 million Francs in the Canton of Geneva) spent by travellers from Cointrin airport, one gets some idea of the economic importance which the airport has for the Canton of Geneva. ■

Translation: Dr. J. Hull, Zürich