

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 105 (1979)
Heft: 11

Sonstiges

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: 25.02.2026

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

Actualité



Le Douglas DC-8, mis en service en 1960.

30e anniversaire de la ligne Swissair Genève-New York

Le premier vol régulier de Swissair entre Genève et New York a eu lieu le 29 avril 1949. C'était la première ligne régulière transatlantique de notre compagnie nationale. Elle était desservie deux fois par semaine par un DC-4. C'était un avion à hélices, quadrimoteur, offrant 44 places. Sa vitesse de croisière atteignait 330 km/h. Il volait à une altitude moyenne de 2000 m et la cabine n'était pas pressurisée. Il devait faire deux escales pour relier Genève à New York, l'une à Shannon, en Irlande du Sud, l'autre à Gander, à Terre-Neuve.

En 1947 et 1948 déjà, Swissair avait fait plusieurs vols spéciaux entre Genève et New York. La création de la première ligne intercontinentale de Swissair en 1949 coïncidait avec l'agrandissement de la piste à l'aéroport de

Cointrin, qui venait d'être portée à 2 km. Genève possédait ainsi, à la fin de la dernière guerre mondiale, la seule infrastructure aéroportuaire permettant à notre pays de prendre place immédiatement dans le réseau des lignes aériennes internationales et intercontinentales de l'après-guerre.

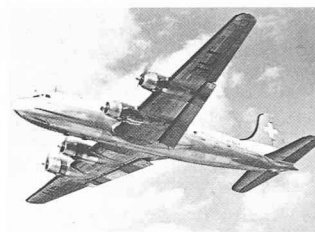
Le vol Genève-New York durait 27 heures environ. Le DC-4 quittait Cointrin à 18 h. et atterrissait à Shannon à 22 h. 35. Il y faisait le plein de ses réservoirs avant de franchir les 3600 km de l'océan Atlantique. L'étape durait environ 11 heures et demie. En fin de matinée, le DC-4 se posait à Gander (Terre-Neuve). Il remplissait à nouveau ses réservoirs pour la dernière étape qui le conduisait à l'aéroport d'Idlewild à New York.

Le DC-4 avait à son bord un équipage comprenant un commandant, un capitaine, un copilote et deux mécaniciens de bord. En cabine, un steward et

deux hôtesses s'occupaient du confort des passagers. Il y avait des sacs de couchage dans le buffet de bord pour permettre à une partie de l'équipage de se reposer.

En août 1951, les DC-6B, quadrimoteurs à 69 places, pressurisés et plus confortables, équipés de radar et de systèmes de navigation modernes, remplacèrent les DC-4. En 1967 vinrent les DC-7C, quadrimoteurs perfectionnés, atteignant une vitesse de croisière de 550 km/h. Les DC-7C effectuèrent les premiers vols sans escale au-dessus de l'Atlantique Nord.

En 1960 vint l'ère des avions à réaction. Les DC-8, quadriréacteurs à 145 places, volaient à une vitesse de 880 km/h. Le vol ne durait plus que 8 heures environ entre Genève et New York. Aujourd'hui, deux Boeing 747B de Swissair franchissent quotidiennement l'Atlantique. La capacité des avions a presque décuplé, si l'on compare les avions à hélices de 1949, pouvant emporter 44 passagers, aux gros-porteurs d'aujourd'hui d'une capacité de 350 places.



Douglas DC-4 (1949).



Douglas DC-6B (1951).



Douglas DC-7C (1967).



Le Boeing 747B « Jumbot Jet », mis en service en 1971.

L'évolution des avions transatlantiques de Swissair

Type	Envergure (m)	Poids au décollage (kg)	Nombre de passagers	Capacité de carburant (litres)	Vitesse de croisière (km/h)	Rayon d'action ^a (km)	Durée de service
DC-4	35,85	33 480	44-55	13 596 ¹	340	4600	1946-1959
DC-6B	35,81	48 540	69-71	20 863 ¹	460	3370	1951-1962
DC-7C	38,86	64 860	75	29 750 ¹	550	6450	1956-1962
DC-8	45,22	151 956	149	91 891 ²	875	8617	Depuis 1960
B-747B	59,60	350 600	353	193 100 ²	895	9360	Depuis 1971

¹ Essence d'aviation.

² Kérosène.

³ Avec la charge maximale.

Bibliographie

Meistens flogen sie doch

par James Gilbert. — Un vol. 20×25 cm, 252 pages, relié. Editions Schweizer Verlagshaus, Zurich 1978. Prix : Fr. 29.—. L'aviation est aujourd'hui l'un des moyens de transport les plus sûrs, qui a par exemple détrôné la navigation pour le transport des voyageurs sur les grandes routes de notre globe. Même sur des distances plus courtes, l'avion est très largement utilisé ; dans notre pays, le chiffre des passagers transportés chaque année

par Swissair dépasse celui de la population.

L'aviation n'a pas toujours fait partie de la vie quotidienne ; la régularité et la sécurité qui la caractérisent ont été acquises au prix de maintes expériences, parfois malheureuses, parfois cocasses. L'auteur de ce livre s'est proposé de nous présenter les machines et les hommes qui ont participé à ces épisodes peu concluants, souvent peu connus. Il le fait avec beaucoup d'humour, s'appuyant sur une excellente documentation qui lui a permis d'illustrer de façon abondante son ouvrage.

En un certain sens, il s'agit d'un « Musée des horreurs » de l'avia-

tion, qui peut donner au lecteur non averti une piètre idée des constructeurs d'avions à travers les âges, puisqu'il ne présente que des échecs plus ou moins dramatiques ou comiques en ignorant les succès éclatants qui, parallèlement à ces erreurs, ont marqué l'histoire de l'aviation. Il rejoint ainsi la légende d'Icare, dont on ne retient que l'échec du présomptueux fils de Dédale, ignorant que ce dernier aurait mené à bon port le premier vol de ligne de l'humanité, de la Crète à la Sicile !...

Cet ouvrage constitue un excellent délassément pour chacun et une leçon de modestie pour le spécialiste de l'aviation.

Expositions

Transports publics

Exposition internationale des transports

Hambourg, 8 juin-1er juillet 1979

Cette exposition, où seront représentés tous les moyens de transports publics, se déroulera cette année à Hambourg, alors que les précédentes éditions avaient eu lieu à Munich. Parmi les nombreux centres d'intérêt, mentionnons le premier service public assuré par véhicule à suspension magnétique, le Transrapid construit par Messerschmitt-Bölkow-Blohm, à Ottenbrunn près de Munich. D'une masse totale de 36 tonnes, ce véhicule de 26 m de longueur est conçu pour des vitesses allant jusqu'à 400 km/h. En raison de la faible longueur du parcours prévu à Hambourg — 900 m — il ne circulera qu'à 75 km/h au maximum.