

**Zeitschrift:** Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

**Herausgeber:** Le messager suisse

**Band:** - (1997)

**Heft:** 94

**Artikel:** Genève : un des points de naissance de l'aviation civile

**Autor:** Jonneret, Pierre

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-847785>

#### **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](#)

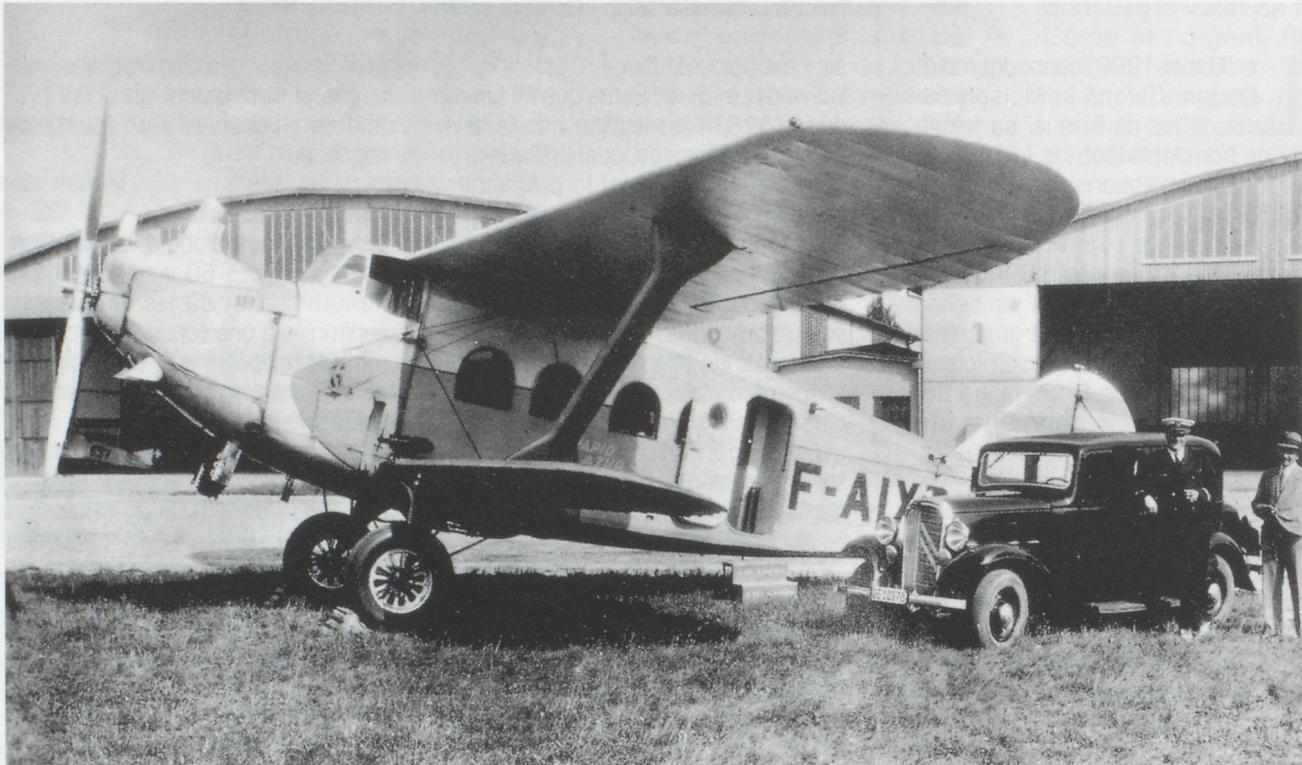
#### **Terms of use**

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:** 05.01.2026

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

# Genève : un des points de naissance de l'aviation civile



Un avion de « Rapid-Azur » dans les années trente.

PAR PIERRE JONNERET

**L**orsque commença la navigation aérienne civile en République et Canton de Genève, en 1920, la ville comptait deux aérodromes. Cointrin, au nord, entre lac et Jura, choisi après différents autres sites pour la qualité du sol et du lieu, et les Eaux Vives, en amont des jetées du même nom, au beau milieu de la rade, pas très loin du jet d'eau, car à l'époque on misait sur les hydravions, qui cassaient moins de bois à l'atterrissement. Parlant du Léman, on ne pouvait dire amerrissage. On se serait encore une fois moqué de nous. Toujours est-il qu'il y avait bel et bien un bureau de douane, au 5 de la rue du Lac, pour accueillir les voyageurs.

Cointrin, en terre ferme, mesurait 1000 m x 550 m. Le terrain était bombé, drainé et dur en tous temps. Quelques obstacles : hangars, arbres, villa, grande propriété boisée côté Jura étaient signalés aux navigateurs. La piste était marquée d'un grand cercle (50 m de diamètre) et de flèches blanches. Un

phare à feux blancs intermittents fonctionnait la nuit, sur demande seulement. Il y avait un gardien (le prévenir pour atterrissages de nuit) et la notice disait encore qu'on pouvait trouver des médecins à Vernier et en ville.

Le terrain avait été baptisé en septembre 1920 par l'atterrissement du biplan Häpeli DH-3 X piloté par le premier-lieutenant Edgar Primault. Il n'y avait pas encore de bâtiment ni de piste à proprement parler à cette époque, mais on fit tout de même un petit meeting avec baptême de l'air pour les messieurs de la ville venus en canotier.

En 1921 on aménage ferme, car l'aviation civile se développe un peu partout avec une rapidité foudroyante. La technologie de guerre avait permis de passer des coucous historiques à des appareils déjà sûrs et pouvant transporter plusieurs personnes. La démobilisation avait mis sur le marché des dizaines d'avions, Bréguet ou Dornier par exemple, et il fallait les utiliser à

autre chose que des petits ronds au-dessus des paquerettes.

Cointrin s'équipe donc et s'agrandit : une surface gazonnée de 24 ha (contre 320 aujourd'hui), deux hangars en bois pouvant contenir une dizaine d'avions, un bâtiment administratif et une buvette. Bientôt viendra une installation de TSF avec deux masts de 30 m et, miracle, un radiogoniomètre. L'activité reste toutefois modeste. Pour mai 1921, le rapport d'activité du « champ d'aviation » signale l'arrivée, de Dübendorf, d'un gros appareil piloté par l'Aviateur Comte (sic) et transportant quatre passagers. Comte repart seul trois jours après. Neuf jours plus tard, autre arrivée, cette fois d'Allemagne. L'appareil est un Dornier métallique piloté par un ex Chef d'Escadrille et ayant à bord M. Rinner de la Compagnie Ad-Astra. On vient explorer les possibilités de Genève. L'aventure commerciale commence. On en profite pour faire prendre l'air, pendant trois jours, à des journalistes et personnalités

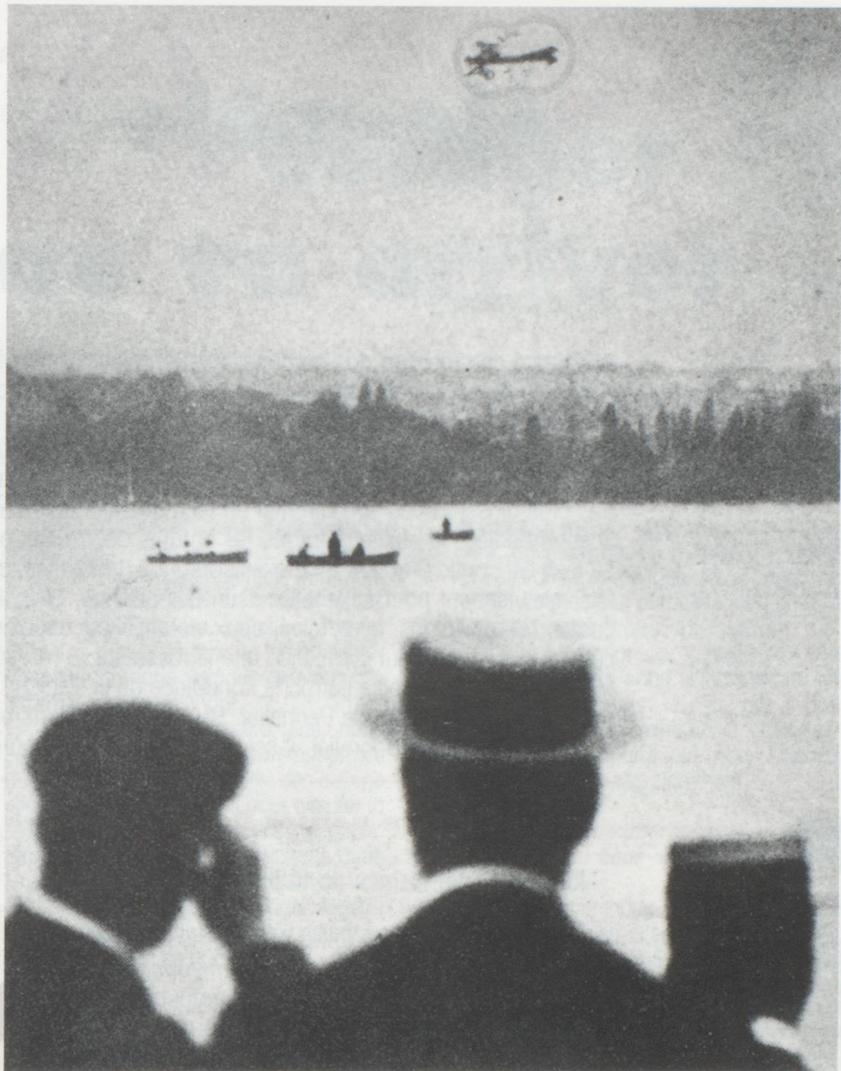
locales. Puis ensuite, on organise des visites payantes de l'appareil. Dernière activité signalée le 24 mai 1921 : l'aviateur Chevalley, ayant du modifier son appareil personnel pour se mettre aux normes, « casse du bois » après un essai en compagnie de son mécanicien. C'est tout, mais ça commence.

Un an plus tard, le 14 mai 1922, on inaugure officiellement par un « grand meeting militaire d'aviation », avec la participation des appareils de l'Aérodrome fédéral de Dübendorf. Evolution de 18 avions en tout. Programme : attaque de l'aérodrome par une escadrille d'appareils Hispano-Suiza, défense de l'aéroport par une escadrille d'avions Hanriot, bombardement simulacre d'une escadrille de Zeps restés au sol, vols artistiques et de précision, acrobatie aérienne. Bouquet final : le départ en groupes des escadrilles. Prix des places de 1 Fr. 10 (pelouse) à 5 Fr. 50 (tribune). Parking des automobiles (déjà !) : 2 Fr. 20.

Septembre de la même année : 20 avions partent de Cointrin emportant 27 passagers ; 22 appareils atterrissent avec 21 passagers. C'est pratiquement du voyage individuel mais aucun accident ou incident n'est à signaler.

Les avions sont loin d'être remplis si l'on considère qu'Ad-Astra, qui avait ouvert sa première ligne en juin 1922 vers Nuremberg via Zurich, mettait à disposition un Junker F 13 métallique pouvant transporter jusqu'à cinq passagers. Mais on propose déjà, à la commande, cela va de soi, un Genève-Paris et un Genève-Lyon.

Ensuite, tout va très vite. Radio-Genève fonctionne sur l'émetteur de Cointrin. Cela fait parler des possibilités de l'aviation commerciale civile. Les bâtiments de bois sont remplacés par du dur : 40 m d'ouverture et 30 m de profondeur. L'activité est bientôt conséquente pour l'époque. En 1928, la Lufthansa positionne Genève sur sa ligne K 22 qui relie Berlin, Halle, Leipzig, (Genève), Marseille et Barcelone. En 1930, six compagnies assurent à Genève sept lignes régulières. Avant de



L'arrivée d'Armand Dufaux à La Gabiule

reprendre de nos jours, l'ère de l'avion-taxi est terminée. Ad-Astra et Balair SA fusionnent pour créer Swissair qui, avec Air-Union, crée le premier service régulier Paris-Lyon-Genève. Fréquence : trois aller-retour par semaine. Prix : FRF 450. Paris-Genève est ouvert en direct un an plus tard ; durée du vol : 2 heures 40, l'appareil étant soit un Fokker F VII B soit une « limousine Bréguet » 280 T. Cointrin est définitivement lancé. En 1939, huit compagnies le desservent : Swissair, Lufthansa, KLM, Air-France, Malert (Hongrie), Aéro-Transport (Suède), Alpar (Suisse... déjà des vols en montagne) et Imperial Airways (GB). L'aviation au bord du Léman n'était pas chose neuve au début des années vingt. Un record historique y fut établi en 1910 par Armand

Dufaux. Constructeur à Genève, avec son frère Henri, des fameuses motocyclettes « Motosacoche » qui, avec les « Condor » allaient faire de notre pays un des leaders mondiaux du deux roues motorisé, il relia Noville à la Gabiule en 56 minutes, parcourant en survolant unquieulement le lac -c'était l'objet d'un prix de 5 000 francs offert par un mécène genevois- la distance de 85 kilomètres, soit le double du vol de Blériot sur la Manche un an auparavant. Son appareil, construit dans ses usines de motos, était un triplan 10 cylindres, 150 CV, puissance inouïe pour l'époque.

Pense-t-on souvent à cet exploit lorsque l'on voit, aujourd'hui, les avions atterrir et décoller de Cointrin, pratiquement comme des abeilles, au rythme des minutes ?

#### Sources

*Nous tirons les informations ci-dessus d'un fort bel ouvrage de Philippe Roy intitulé « Les ailes de Genève », publié par les Editions du Tricorne, 4 rue Lissignol, 1201 Genève, qui ont bien voulu nous en faire l'envoi. Cet ouvrage décrit l'ensemble des services et techniques d'un des premiers aéroports du monde, typiquement international dans une ville internationale. Comportant près de 100 pages grand format, il est illustré de somptueuses photographies.*