

Zeitschrift: Le messenger suisse de France : revue mensuelle de la Colonie suisse de France
Band: 17 (1971)
Heft: 10

Rubrik: Revue de presse

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: 17.11.2024

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



canton d'argovie

Zofingue : On crée de nouveaux étangs

(A.T.S.) Trois étangs ont été aménagés dans les forêts de la région de Zofingue pour fournir un nouveau biotope aux batraciens, aux reptiles et aux plantes menacés de disparition. Deux couleuvres à collier, espèce tout à fait inoffensive et dont on essaie de repeupler les forêts zofinguiennes, ont été tuées par des promeneurs. Pour compléter l'information de la population à ce propos, une excursion commentée a été organisée par les bourgeois de Zofingue.



canton de bâle



Séance de clôture du symposium scientifique de Hoffmann la Roche à Bâle

(A.T.S.) Sous la présidence de lord Todd, prix Nobel de chimie 1957, les participants au symposium scientifique organisé par Hoffmann la Roche S.A. à Bâle se sont réunis pour faire la synthèse des trois journées de ce symposium.

Expérimentation biomédicale sur l'homme

(A.T.S.) Les chercheurs n'ont pu parvenir à un accord sur la ques-

tion de savoir si de telles expériences pouvaient être effectuées sur des sujets en bonne santé ou seulement sur des patients dont la maladie est en rapport direct avec l'expérience quoi qu'il en soit, le savant doit expliquer au cobaye humain, et ce dans un langage compréhensible, les risques qu'il encourt afin qu'il puisse prendre une décision en toute connaissance de cause.

Problèmes de sénescence

(A.T.S.) Malheureusement, il n'a pas été possible jusqu'ici d'assurer aux personnes âgées en bonne santé le maintien des facultés mentales. Aujourd'hui, de nombreux vieillards craignent moins la mort que la perte de leur indépendance. Il en découle l'urgente nécessité de recherches plus poussées dans le domaine de la gériatrie.

Explosion démographique

(A.T.S.) Jusqu'à l'an 2000 nous devons escompter, en raison des progrès de la médecine une population mondiale de quelque 7,5 milliards d'individus. Il en résultera une augmentation rapide des besoins en soins médicaux. Il est dès lors indiscutable qu'il faudra fixer des priorités au niveau de l'utilisation des connaissances médicales.

Information du public

(A.T.S.) La plupart des savants reconnaissent d'un commun accord que la communication entre savants et public laisse plutôt à désirer. Le public a cependant droit à l'information ne fut-ce que parce qu'il finance une partie de la recherche par les impôts. Une information accrue et plus compréhensible en ce qui concerne les travaux et les buts des chercheurs servira à la création d'une opinion publique plus consciente et permettra à l'individu de contribuer dans une plus large mesure aux décisions.

Le droit à la recherche

(A.T.S.) La recherche n'a besoin de nulle justification. De nombreux savants voudraient cependant établir une différence entre la recherche scientifique fondamentale et l'application technologique des résultats issus de cette recherche. Tandis que la recherche fondamentale ne doit pas être limitée, l'application des techniques doit, en revanche, être réglementée, car de nombreux résultats de la recherche biomédicale peuvent être utilisés pour le bien ou au détriment de l'humanité. Il suffit de mentionner les armes biologiques. Bien que ces armes aient été détruites entre-temps personne ne peut garantir qu'un jour ou l'autre les connaissances précédemment acquises ne servent à en produire à nouveau.

Problèmes de communication entre les sciences

(A.T.S.) L'examen de nombreux patients hospitalisés à nouveau après quelques années montre que leur maladie découle des mêmes causes que celles qui avaient provoqué leur première hospitalisation. Bien que la médecine eut déclaré ces patients guéris, les médecins avaient omis d'expliquer aux patients les causes de la maladie. Cet exemple montre que la communication entre sciences fait défaut ou est du moins déficiente. C'est la raison pour laquelle les philosophes et les sociologues réclament une « science interdisciplinaire », une « science des valeurs ».

Etablir des priorités

(A.T.S.) La question de l'établissement des priorités a suscité toute une série de discussions. D'une part, on a fait remarquer qu'il était impossible de fixer des priorités puisque la recherche ne peut connaître à l'avance les résultats. D'autres chercheurs, en

revanche exigent une liste de priorités.

Au terme de longues discussions, les participants au symposium ont convenu qu'en raison du caractère politique des décisions, les priorités doivent être fixées par l'Etat tout en tenant compte des recommandations de la communauté scientifique.

Automédication

(A.T.S.) Les médecins sont déjà surchargés de travail. Bien qu'ils soient opposés à l'automédication, il ne voudraient pas limiter la vente libre des médicaments permettant de traiter les maux mineurs, puisque cette vente leur épargne une tâche inutile



Albert Einstein a vécu et travaillé à Berne

(V.V.B.) Berne a hébergé dans ses murs des hommes célèbres : le grand médecin Théodor Kocher et le peintre Paul Klee y ont exercé leur métier, ainsi qu'Albert Einstein, auteur de la théorie de la relativité qui a vécu ici de 1902 à 1909. Durant ces années, il a travaillé comme fonctionnaire du bureau fédéral des brevets. La société anglaise de télévision de la B.B.C. tourne actuellement un film documentaire sur sa vie et son œuvre dans lequel les années importantes à Berne ont leur place — car c'était ici qu'Albert Einstein a développé une de ses théories pour laquelle il a reçu en 1921 le prix Nobel.



Objet de valeur volé au musée de Coppet

(A.T.S.) Il y a quelque temps déjà, à la fin du mois de juillet, un vol particulièrement regretta-

ble a été commis au musée des Suisses au service de l'étranger, à Coppet. M. Pierre-André Bory, conservateur du musée signale que le sceau du régiment suisse Lullin de Châteauevieux, unité au service de Louis XVI de 1783 à 1792, a en effet été dérobé dans une vitrine dont la serrure défectueuse, a pu être facilement forcée.

Il s'agit d'un cachet en laiton finement gravé et surmonté d'un manche de bois tourné et ciré. Cette pièce unique constitue avec le portrait du général de Châteauevieux, le pivot de la salle du musée de Coppet consacrée à l'histoire du régiment de Châteauevieux.

De toute évidence, le vol a été commis par un connaisseur qui savait la valeur d'un tel objet. Pour une personne non avertie en effet ce sceau ne présente pas un grand attrait.



26^e écu d'or pour la conservation du Vieux Morat

(A.T.S.) Chaque année, lorsque les feuilles commencent à jaunir, le soleil de septembre et d'octobre fait éclore des écus d'or. Vendus à tour de rôle au bénéfice de la ligue suisse pour la conservation du patrimoine national et celle de la protection de la nature, les écus d'or de 1971 seront destinés à sauvegarder la ville de Morat. Cette cité de 4.300 habitants n'arrive en effet plus à faire face aux réalisations nombreuses qui s'imposent à elle pour conserver intacte son patrimoine architectural et historique. L'écu d'or lui aidera, ainsi que les dons de l'économie suisse, pour la conservation du patrimoine.

Morat est à sauver non seulement parce qu'elle est une des cités zæhringiennes qui a su le mieux conserver son aspect mé-

diéval et authentique, mais parce qu'elle est le lieu de la célèbre bataille de 1476 ou les hallebardes suisses eurent raison des soldats de Charles le Téméraire. Cette bataille marque un tournant dans notre histoire nationale puisqu'elle permit cinq ans plus tard l'entrée du premier des cantons romands dans la Confédération, mais aussi de l'histoire contemporaine tout entière.

C'est pour préparer cette vente que la presse suisse avait été conviée à une visite de Morat, au cours d'un voyage qui parti de Neuchâtel, se termina par une visite de la cité. Salués par les autorités locales, les participants purent entendre tour à tour M. Drollier, président de la ligue suisse pour la conservation du patrimoine national, M. Plattner, président de la ligue suisse pour la protection de la nature, tandis que M. Emile Zehnder, conseiller d'état fribourgeois, se mua en historien de la bataille de Morat. L'année dernière, l'écu d'or — le 25^e du nom — avait donné un produit net de 1.155.460 francs.



Exposition du peintre vaudois Louis Soutter présentée dans quatre villes des Etats-Unis

(A.T.S.) Une exposition du peintre vaudois Louis Soutter, comprenant une centaine de tableaux et de dessins, vient d'être présentée successivement dans quatre villes des Etats-Unis : Saratoga en Floride, Colorado-Springs, New Britain dans le Connecticut et Washington. La fondation pro Helvetia, qui a pris l'initiative de cette exposition, en a confié la préparation au musée cantonal vaudois des Beaux-Arts. La Smithsonian institution s'est chargée de la présentation aux Etats-Unis, avec le concours

du conseiller culturel de l'Ambassade suisse à Washington. Louis Soutter, actuellement considéré comme l'un des plus grands artistes suisses du XX^e siècle, était encore peu connu Outre-Atlantique, bien que la première exposition qui lui ait été consacrée ait eu lieu au musée de Hartford (Connecticut) en 1936.

Le cyclone de la vallée de Joux

(A.T.S.) La « Feuille d'avis de la vallée de Joux » a publié un tableau complet des dévastations causées par le cyclone du 26 août, cyclone qui a fait pour deux à trois millions de francs de dommages dans la seule commune du Chenit. 32 ménages avec 94 personnes ont été délogés. 67 autres ménages, avec 196 personnes, ont été sinistrés. 79 bâtiments au total ont été touchés, dont 9 ont été évacués. 550 hectares de forêts, avec 150.000 mètres cubes de bois, ont été ravagés. Six personnes ont été blessées, dont deux grièvement.

Des témoins ont vu un camion projeté à plus de cent mètres et une petite voiture s'envolant à septante mètres plus loin avec ses deux occupants. La carte TCS d'un automobiliste du Brassus a été retrouvée à Grandson, à quarante kilomètres...

Un paysan a retrouvé deux de ses veaux, indemnes, dans un champ situé sur l'autre rive de l'Orbe par rapport au parc où il les avait laissés. Des traverses, métalliques entreposées au bord du chemin de fer Pont-Brassus ont été projetées à cinquante mètres dans les champs. Au plus fort de la tornade, des poutres de toitures prêtes à s'abattre sur le sol étaient ressaisies par un courant ascendant et disparaissaient dans le ciel, en compagnie de bottes de paille et d'objets divers.

Un facteur en tournée a été saisi par la tempête sur le seuil d'une carrosserie et précipité au fond

de l'atelier dans des bidons de peinture qui transformèrent son uniforme en tenue léopard...

Mort du docteur Paul Niehans, le père de la « thérapie cellulaire »

(A.T.S.) Le professeur Paul Niehans, médecin célèbre par ses travaux de thérapie cellulaire et par les soins qu'il donna à de nombreuses personnalités, telles que le Pape Pie XII, le chancelier Adenauer et l'écrivain Somerset Maugham, s'est éteint à Montreux, à l'âge de 89 ans. Né le 21 novembre 1822 à Berne, fils de chirurgien, bourgeois de Berne puis de la Tour-de-Peilz, Paul Niehans avait fait ses études de médecine, ainsi que de théologie et de philosophie, aux universités de Berne, Neuchâtel, Oxford, Berlin, Lyon et Vienne, avant de s'établir en 1917 à Burrier, près de la Tour-de-Peilz. Il fut d'abord chirurgien aux hôpitaux de Vevey, Montreux et Aigle, puis il ouvrit à Clarens une clinique qui obtint un renom mondial.

C'est à partir de 1931 que le docteur Niehans mit au point la « thérapie cellulaire », moyen de traitement dont il fut le « père » incontesté : on rajeunit le malade en lui injectant des cellules de jeunes animaux vivants. Le docteur Niehans fut ainsi appelé au chevet de personnalités fort connues.

En près d'un demi-siècle d'activité, Paul Niehans pratiqua plus de 50.000 interventions chirurgicales. Il publia de nombreux travaux sur la chirurgie, l'endocrinologie, l'urologie et la cellulothérapie. Il consacra ses dernières années à la recherche sur le cancer et remit une très grosse somme à l'institut international de la recherche scientifique.

Pendant les deux guerres mondiales, Paul Niehans déploya une intense activité humanitaire et représenta la Croix-Rouge dans de nombreux pays. Durant la première, il dirigea un hôpital

pour blessés de guerre à Belgrade et fut chirurgien sur le front des Dolomites. Pendant la seconde, il œuvra en faveur des prisonniers en France et en Allemagne. Dans l'armée suisse, il était capitaine.

Membre de nombreuses sociétés savantes, il était notamment sénateur honoraire de l'université de Göttingue, membre de l'Académie pontificale des sciences, commandeur de l'ordre des chevaliers de Serbie et grand-croix du mérite de l'Allemagne fédérale.

Paul Niehans a été enseveli dans l'intimité à Burrier.

Un « crapaud » âgé de 50 ans

(A.T.S.) Le « crapaud à lunettes », hebdomadaire pour les jeunes édité à Lausanne par « Pro Juventute », marque son cinquantième anniversaire en paraissant désormais sur douze pages. Ce journal, qui s'appela d'abord « l'écolier romand », est le seul de son espèce en Suisse romande.

Service régulier d'autobus entre Lausanne et Cointrin

(A.T.S.) Depuis le 9 septembre, une ligne directe par autocar relie Lausanne-Ouchy à l'aéroport de Genève-Cointrin. C'est à la suite de longs pourparlers que l'Office fédéral des transports vient d'accorder cette concession, souhaitée aussi bien par les Genevois que par les Vaudois, et qui rendra de grands services sur le plan du tourisme et des congrès. La nouvelle liaison a été inaugurée officiellement par la municipalité de Lausanne et l'association des intérêts de Lausanne.

Le service est assuré par les transports publics de la région lausannoise (tl), qui effectuent chaque jour huit courses, à l'aller comme au retour. Les cars partent de l'Adil, à l'avenue

d'Ouchy 60, et se rendent à Cointrin par l'autoroute Lausanne-Genève. Le trajet dure 50 minutes.

M. Carl J. Burckhardt a 80 ans

(A.T.S.) M. Carl Jacob Burckhardt, ancien ministre plénipotentiaire, personnalité suisse de renom international, a fêté à Vinzel, petit village vigneron au-dessus de Rolle, son 80^e anniversaire.

Né le 10 septembre 1891 à Bâle, M. Carl Jacob Burckhardt est un historien de grande classe. Ancien professeur à l'université de Zurich et à l'institut des hautes études internationales de Genève, gouverneur du collège de l'Europe à Bruges, il est l'auteur de nombreux ouvrages, dont une monographie sur « Richelieu » et des « Considérations sur l'histoire universelle ». On lui doit également des récits. Ses œuvres complètes, éditées à Berne, chez Scherz, en six volumes, ont paru le jour même de l'anniversaire de l'écrivain.

Diplomate de haut rang, Carl J. Burckhardt a d'abord été attaché de légation à Vienne, puis il a représenté la Croix-Rouge en Anatolie lors de l'évacuation des prisonniers grecs. De 1937 à 1939, il a occupé la charge délicate de haut commissaire de la Société des nations à Dantzig. Il a tenté alors en vain de persuader Hitler des conséquences imprévisibles de sa politique de force et a tout fait ce qui était en son pouvoir, malgré le peu de soutien qu'il pouvait attendre d'une Société des nations chancelante, pour empêcher au dernier moment l'agression contre la Pologne. Puis, durant la dernière guerre, il s'est consacré à l'œuvre humanitaire de la Croix-rouge, pour devenir en 1944 président du Comité international. Enfin, il a été ministre de Suisse à Paris de 1945 à 1949.

M. Carl J. Burckhardt, qui a épousé la fille de l'écrivain fribourgeois Gonzague de Reynold,

est bourgeois d'honneur de Luebeck, Lille et Vinzel, et docteur honoris causa des universités de Bâle, Lille et Grenoble.

Le « Jean-Louis » du comptoir fête ses trente ans

(A.T.S.) Depuis trente ans, les visiteurs du comptoir suisse de Lausanne peuvent participer au concours de dégustation de vins vaudois, le « Jean-Louis ». Véritable institution connue bien au-delà de la frontière vaudoise, le concours Jean-Louis a reçu depuis sa fondation la « visite » de plus de 100.000 dégustateurs. Cette année c'est le 30^e anniversaire. L'office des vins vaudois a marqué cette étape en remettant aux seuls lauréats des trente années écoulées un chapeau de vigneron, une médaille d'or frappée spécialement pour l'occasion et un « laisser-entrer et laisser-boire des caves et caveaux vaudois », cela au cours d'une cérémonie au milieu de la population vigneronne d'Epesses, à Lavaux.

Yverdon, site archéologique unique en Suisse

(A.T.S.) Découverte en 1962, la station lacustre d'Yverdon, à l'extrémité sud du lac de Neuchâtel (dont la rive a reculé au cours des âges), a fait l'objet depuis 1968 d'importantes fouilles entreprises par l'institut de préhistoire et d'archéologie de l'université de Fribourg-en-Brisgau, sous la direction des professeurs Sangmeister et Strahm, et du jeune archéologue lausannois Denis Weidmann. De nombreux objets datant de la fin du néolithique (troisième millénaire avant J.-C.) ont été découverts et sont destinés au musée d'Yverdon, dont le conservateur est M. Egloff.

Une conférence de presse donnée à Yverdon a permis de souligner l'intérêt exceptionnel et l'importance scientifique des re-

+GF+

Raccords
et
Robinetterie
en fonte malléable
+ GF +

Raccords
et
Robinetterie
en matière plastique
+ GF +

Machines à fileter
et à tronçonner
+ GF +

Raccords à bague
de serrage
système SERTO,
cuivre, aciers et inox

Vannes SAUNDERS

Lavabos - Fontaines
ROMAY

PRODUITS SUISSES

GEORGES FISCHER

SOCIÉTÉ ANONYME

14, rue Froment - PARIS-11^e
Tél. : 700-37-42 à 37-44
Télex : 23922 Fischer Paris

cherches entreprises depuis quatre ans dans cette station lacustre. Les fouilles de l'avenue des sports réunissent des étudiants en archéologie et préhistoire des universités de Fribourg-en-Brigau, Lausanne, Genève, Neuchâtel, Besançon, Rennes, Londres, Gøteborg et Reykjavik, qui font des stages pratiques comme volontaires. L'élaboration des résultats est assurée par l'institut de Fribourg-en-Brigau, avec la collaboration de spécialistes des universités de Lausanne, Berne, Bâle, Munich, Tübingue et Berkeley.

Le fait que la région d'Yverdon est un site archéologique probablement unique en Suisse — presque tous les âges y sont représentés notamment par plusieurs villages de l'époque d'Auvergnier — vient d'être confirmé d'autre part par la mise au jour, à la rue du Valentin, d'une grande barque romaine longue de onze mètres et vieille de dix-neuf siècles, qui a été malheureusement endommagée par les travaux du chantier sous lequel elle reposait. Il s'agit là d'une pièce dont on ne connaît pas d'autre exemplaire en Suisse.

canton de zurich

« Rapports entre la science et les dangers qui menacent le monde », exposé du professeur H. Marcuse à Zurich

(A.T.S. Dans le cadre de la troisième semaine d'information organisée par le « forum zurichois » sous le titre « Image et modèle d'une époque », le professeur Herbert Marcuse a présenté devant un nombreux auditoire réuni à l'institut physique de l'Epfl un exposé sur le thème : « Rapports entre la science et les dangers qui menacent le monde ». Auparavant, M. Sigmund Widmer, président de la

ville de Zurich, avait salué les participants au nom des autorités municipales. Les professeurs W.S. Nicklis, de Braunschweig et P. Weiss, de New-York, ainsi que M. H. Biesantz, de Dornach, participaient également à ce forum.

Pour le professeur Marcuse, seule peut être libre une science mise au service de la liberté et de la paix, alors qu'une science qui ne se préoccupe pas d'application pratique et rejette toute responsabilité ne saurait être libre. Prenant à son tour la parole, M. Biesantz a affirmé que les savants seuls sont à même de mesurer et de pallier les dangers qui menacent l'humanité du fait des progrès de la science elle-même.

Au cours de la discussion qui a suivi, il est apparu que pour le professeur Marcuse, l'être humain n'est pas vraiment libre aussi longtemps qu'il ne possède que la liberté intérieure et reste prisonnier de contingences extérieures. A ses yeux, la liberté

actuelle vaut certes la peine d'être défendue, mais il existe d'autres libertés qui méritent qu'on se batte en leur nom. A l'interlocuteur qui lui disait que les étudiants et les jeunes contestataires s'en réfèrent très souvent à lui pour attaquer les structures de la société sans proposer des solutions constructives, le professeur Marcuse a répondu que la recherche d'un monde exempt de pauvreté, d'esclavage et d'oppression constitue un but extraordinaire en soi et essentiellement positif. Il a ajouté qu'un grand pas sera fait lorsqu'aura été abandonnée l'idée selon laquelle une société libre est une société parfaite. Il est nécessaire, selon lui, de mettre la violence au service de la vie et de l'humanité et non plus à celui de la répression et de l'exploitation.

Les lecteurs nous écrivent

Monsieur le Directeur,
C'est avec une vive reconnaissance que je reçois le *Messenger des Suisses*.

A 80 ans je crois que l'affection pour sa patrie va en grandissant, aussi tout m'y intéresse.

Après une absence de 39 ans j'ai eu la joie d'y retourner et d'admirer le progrès réalisé de tout côté, même je ne reconnais plus mon village de Prez-vers-Siviriez, canton de Fribourg. Remercions le Bon Dieu d'avoir été préservé de ces deux guerres.

L'union si grande qui relie les Suisses à l'étranger est un bel exemple actuellement. Si matériellement je ne puis rien faire pour cette œuvre, étant missionnaire, mes prières demandent à Dieu de la bénir.

Agrez, Monsieur le Directeur, mes sentiments les meilleurs.

Marie Davet
f. m. m.

Votre lettre, Chère abonnée, nous est allée droit au cœur. Oui, vous avez raison, nous sommes encore un pays privilégié.

HERMES

présente :

La Machine Comptable

HERMES C-3

- Machine Comptable Suisse Alpha-Numérique
- Ecriture Rapide
- Calcul Silencieux
- Alignement Décimal Automatique
- Contrôle à zéro
- Répétition Automatique
- Capacité des Compteurs 11/11

Connaissez-vous la nouvelle
Facturière F-4
entièrement électronique ?
Documentation et
Démonstration

HERMES-PAILLARD S.A.

2, pl. du Théâtre-Français
PARIS-1^{er} - Tél. RIC. 31-56

Le premier jumbo-jet de Swissair

C'est la première fois qu'un appareil commercial de Swissair relie directement la côte ouest des Etats-Unis (Seattle) à la Suisse via le pôle nord. Pour le vol inaugural, qui a eu lieu en février, le commandant Robert Staubli, chef des opérations en vol de Swissair, était aux commandes dans le cockpit, assisté du commandant E. Hurzler, chef de la division d'instruction des équipages. L'appareil qui transporte normalement 353 passagers, avait à son bord 116 personnes : responsables de Swissair, hôtes d'honneur de notre compagnie aérienne, équipages rentrant du cours de formation, journalistes et photographes.

Le Boeing 747

Swissair a commandé à Boeing deux « Jumbo-Jet 747 B », le second a été livré en mars et les deux appareils desservent depuis le 1^{er} avril la ligne Zurich-Genève-New York. Chacun de ces appareils coûte 125 millions de francs, outre 353 passagers, ils peuvent transporter jusqu'à 16 tonnes de marchandises dans des soutes de 175 m³, c'est-à-dire que la place disponible pour le fret et les bagages équivaut à elle seule à la cabine d'un DC 8 actuel.

Les longs-courriers à grande capacité doivent permettre de diminuer momentanément l'encombrement dans l'espace et sur les aéroports. Le Boeing 747 B, long de 70 m, pèse 330 tonnes au décollage, dont 150 tonnes de carburant. Il est mu par 4 réacteurs à double flux Pratt and Whitney conçus de telle manière que, malgré l'augmentation de la poussée de 8.160 kg à 21.000 kg, on constate une diminution sensible du bruit des moteurs.

Les Boeing 747 de Swissair sont dotés d'un système de navigation par inertie qui permet de

réduire l'équipage de cockpit à trois personnes (pilote, co-pilote, mécanicien de bord), le navigateur étant remplacé par un système automatique. Le pilote fournit à l'I.N.S. uniquement les coordonnées géographiques des points de départ, d'arrivée, et des balises intermédiaires : sur cette base, l'appareil détermine toutes les données de navigation, y compris les éléments extérieurs (force et direction du vent) et en tire les conséquences. Ce système, dont la précision a été expérimentée lors des vols Apollo, est désormais à disposition de l'aviation civile. Pour les 353 passagers du Boeing 747, 8 hôtesses, 6 stewards et un maître de cabine assurent un service rapide malgré les dimensions de l'avion : 7 cuisines et 6 toilettes sont réparties le long des 56 m de la cabine. Le confort des 747 tranche nettement avec les avions actuellement en service : sièges plus larges, répartis plus agréablement, plafond plat évitant aux passagers le sentiment de se trouver dans un tunnel, écouteurs pour douze canaux de musique, projection de films, etc... Depuis un an que les Boeing 747 sont en service sur de nombreuses lignes, ils ont transporté plus de sept millions de passagers, et attirent une clientèle nouvelle à l'aviation commerciale. La rentabilité de ces appareils promet d'être supérieure à celle des DC 8. Une centaine d'appareils sont déjà en service, une autre centaine sont commandés et en voie de fabrication. Sur la base d'Everett, à côté de l'usine de fabrication, une vingtaine d'appareils sont en cours de terminaison. La même machine se voit décorée de fenêtres hindoues, du trèfle vert à l'enseigne de St-Patrick ou de la Feuille d'érable blanche sur fond rouge, selon qu'elle est destinée à Air-India, à Airelingus ou à Air-Canada. Quant à notre croix branche sur fond rouge, elle s'est acquise une popularité particulière autour du centre d'entraînement

de Moses Lake depuis que des centaines de planteurs de pommes de terre réunis en congrès ont été admis à visiter rapidement l'appareil Swissair durant une « pause-carburant ». Ils ont été d'autant plus impressionnés par les minutes passées dans la machine qu'on leur a fait valoir le coût de l'heure de vol : 4.500 dollars.

Un voyage avec le « Boeing 747 »

Décollant de Seattle, le « Boeing 747 Genève » est monté vers le Nord, en suivant à peu près la ligne du 120^e méridien. Pendant une heure, rien que des nuages. Puis de larges éclaircies sur l'immensité de la Colombie britannique et du grand lac de l'Ours. Des forêts neigeuses à perte de vue, coupées d'abord par des routes, ensuite par d'extraordinaires quadrillages gigantesques, qui doivent être des systèmes de mesure plutôt que de communication.

A gauche de l'avion, qui pointe droit vers le Nord, le soleil se couche très lentement. Durant des heures, nous allons assister à un flamboiement incomparable. Dans un air exceptionnellement pur — nous sommes à 10.000 m d'altitude, au-dessus de la terre de Bank et de la Banquise — l'horizon rougeoit sur tout un côté du ciel. Au-dessus de ces lames flamboyantes, le ciel est d'un bleu intense puis noir.

Quant au sol, ce sont tout d'abord les vagues blanches figées du désert nordique, puis la Banquise sombre, striée d'interminables crevasses. Une immensité vide, avec cet horizon éclatant, en arc de cercle : le soleil paraît se coucher sur la moitié du globe à la fois, tandis que la calotte glacière s'étend au-dessous de nous à perte de vue.

A 0335 hec, nous volons donc depuis quatre heures et demie toujours en « remontant » le

120° degré de longitude, le capitaine annonce le survol du Pôle Nord. Pour la première fois, une croix helvétique surplombe l'axe terrestre... pour les équipages, c'est un moment d'autant plus extraordinaire qu'il se passe sans navigateur, grâce au système de navigation par inertie.

Fidèle à ses consignes, la machine aurait d'ailleurs pris le plus court « chemin à droite », avant le pôle déjà : pour survoler véritablement l'axe terrestre, le pilote a dû couper l'automate et prendre l'avion en mains. Le voici qui donne maintenant le « coup de volant » nécessaire : l'avion est au sommet du globe terrestre, il s'infléchit vers la droite pour « redescendre » vers la côte du Spitzberg, passer au large de Bergen, piquer sur Amsterdam et Zurich, volant maintenant plein Sud, le long du 5° méridien Est de Greenwich.

Etrange voyage où l'on suit les longitudes (méridiens) en « enjambant » l'une après l'autre toutes les latitudes vers le Nord. Le cercle polaire franchi, c'est au sol la nuit polaire. Mais l'horizon demeure lumineux, et nous passons du crépuscule à l'aube sans pouvoir distinguer où finit une journée, où en commence une autre. C'est pour le voyageur le même horizon qui s'éclaire à nouveau, qui flamboie. Le soleil reparait là même où nous l'avons vu disparaître quelques heures plus tôt. Il éclaire cette fois les fjords de Norvège, ou plutôt les montagnes aux crêtes saupoudrées de neige, tandis que les bras de mer, ramifiés à l'infini, demeurent tard dans l'ombre.

Le Boeing 747 Swissair passe la première balise norvégienne. Le commandant annonce avec fierté que sur les 8.000 km parcourus depuis Seattle, l'écart du système de pilotage automatique est de 8 km seulement. L'appareil est désormais rentré dans le réseau des routes aériennes traditionnelles : c'est un vol sans histoire maintenant

vers notre aéroport zuricois, après une incursion au-dessus du monde polaire. Précisons que la voie la plus courte reliant Seattle à Zurich nous aurait menés par-dessus le Groenland : Swissair s'est offert — et nous a offert — un petit détour d'à peine un millier de kilomètres pour le plaisir de survoler une fois le Pôle Nord.

Que représente pour Swissair la mise en service d'un nouveau type d'appareil ?

Pour chaque compagnie aérienne, la mise en service d'un nouveau type d'avion commercial exige une préparation de plusieurs années, effectuée avec minutie sur de nombreux plans. C'est particulièrement le cas lorsque, comme avec le Boeing 747, Swissair prend pour la première fois livraison d'un appareil produit par un nouveau fournisseur, Boeing en l'occurrence.

La commande des deux Boeing 747 a été passée fin 1967. Dès ce moment-là, la préparation de l'instruction a commencé, et il a fallu commander aussi un simulateur de vol destiné à l'entraînement des pilotes.

Les équipages sélectionnés pour ce nouvel appareil ont suivi durant plusieurs semaines des cours théoriques et pratiques. Pour les pilotes, un programme d'exercices couvrant toutes les situations normales et anormales imaginables a été élaboré et travaillé. La plupart des situations normales sont exercées uniquement en simulateur : ces appareils font maintenant partie de la formation elle-même, et ne servent plus seulement à la préparer.

Le premier appareil destiné à Swissair est sorti de la chaîne de production pour son premier vol le 15 janvier 1971. Durant la construction déjà, les représentants de Swissair avaient suivi l'exécution des prescriptions spéciales exigées par notre compagnie suisse. Un avion commercial ne s'achète pas

simplement tel quel : chaque compagnie exige certaines spécifications et veille à leur réalisation.

Après les trois vols effectués par le fabricant, les représentants de Swissair ont commencé une inspection minutieuse au sol : quatre spécialistes ont passé deux jours à examiner l'appareil « sous toutes les coutures ». Le 25 janvier a eu lieu le vol de réception où l'avion a volé pour la première fois selon les exigences de Swissair, en présence des délégués de Boeing. Les représentants de Swissair ont été hautement impressionnés d'emblée par les qualités de l'avion, qui répondait en tous points aux spécifications de la commande.

Durant un mois, une série d'équipages est venue parfaire sa formation aux environs de Seattle : c'est la première fois que cette formation finale s'effectue entièrement sur le côté ouest des Etats-Unis. L'encombrement des aérodromes européens et les conditions d'entretien offertes par Boeing justifiaient ce déplacement.

18 commandants de bord et 8 co-pilotes ont terminé leur formation sur le Boeing 747 Genève, à l'aérodrome de Moses Lake, proche de Seattle, effectuant près de 800 atterrissages et consommant 150 tonnes de carburant durant chacun des 18 jours d'exercices en vol. Chaque pilote a effectué une trentaine d'atterrissages et une quinzaine d'approches, dans des situations très diverses, souvent avec deux ou trois moteurs seulement. Il n'y a pas eu le moindre incident. Ces atterrissages ont usé 73 pneus.

Parallèlement, un certain nombre de mécaniciens de bord, de personnel de cabine et de personnel au sol ont effectué leur formation particulière, tous sont rentrés avec le vol inaugural du 27 février. Swissair dispose donc de tout le personnel nécessaire à la mise en service de ses deux Boeing 747 entre la Suisse et les Etats-Unis.