

L'IMPARTIAL

PRIX D'ABONNEMENT

Franco pour la Suisse		Pour l'Étranger	
1 AN	Fr. 26.—	1 AN	Fr. 56.—
6 MOIS	» 13.—	6 MOIS	» 29.—
3 MOIS	» 6.50	3 MOIS	» 15.—
1 MOIS	» 2.25	1 MOIS	» 5.75

TARIFS RÉDUITS POUR CERTAINS PAYS

PARAISANT À LA CHAUX-DE-FONDS TOUS LES JOURS
EXCEPTÉ LE DIMANCHE

TÉLÉPHONE (039) 2.28.94

CHÈQUES POST. 1Vb. 325

15 centimes

PRIX DES ANNONCES

LA CHAUX-DE-FONDS	14 CT. LE MM.
CANTON DE NEUCHÂTEL/JURA BÉRNŌIS	17 CT. LE MM.
Régie extra-régionale «Annonces-Suisse» S. A., Genève et succ.	
SUISSE	19.5 CT. LE MM.
RÉCLAMES	75 CT. LE MM.
(MINIMUM DE 25 MILLIMÈTRES)	

Le carnet de notes en main

De Genève à New-York en 22 heures avec la «Swissair»

ou comment s'effectue le trafic commercial régulier au-dessus de l'Atlantique

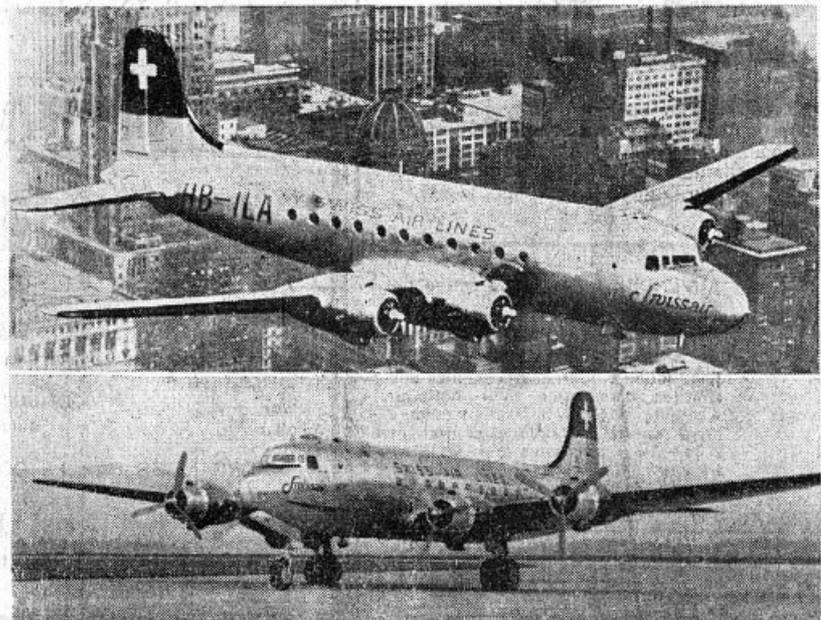
I

La Chaux-de-Fonds, le 17 mai 1949.

Le trafic commercial aérien régulier au-dessus de l'Atlantique ne date pas d'hier. Il avait débuté peu avant la deuxième guerre mondiale avec des hydravions, entre les Etats-Unis et Lisbonne. C'étaient les Américains qui l'assuraient et ils firent au cours du grand conflit mondial des expériences qui furent déterminantes pour la création, dès 1946, des grandes lignes aériennes civiles entre l'Europe et les U. S. A.

La «Swissair» et son parc d'avions.

Il appartenait à la Swissair, notre grande compagnie nationale, de ne pas se laisser distancer et de prendre sa place dans une ère où l'avion est roi. C'est pourquoi le pavillon suisse flotte aujourd'hui fièrement au-dessus de l'Atlantique, grâce à nos pilotes d'élite et à un matériel de choix. Les 4 premiers quadrimoteurs Douglas D. C. 4, achetés aux Etats-Unis, ont constitué le premier pas important dans nos relations aériennes transatlantiques. On se souvient encore de l'article que nous avions consacré au baptême du «Genève», arrivé en Suisse le 24 novembre 1946, après un vol sans escale New-York-Cointrin. Pour la première fois un avion battant pavillon suisse reliait la grande république du Nord à la petite Helvétie... Disposant d'un capital action de 20 millions de francs, la Swissair pouvait envisager l'avenir avec confiance. Les portes s'ouvraient vers les pays d'outre-mer... On se souvient encore également du premier vol postal Suisse-Etats-Unis qui eut lieu le 2 mai 1947. Notre administrateur-délégué, M. G. Essig, y participa. Ainsi que le précise l'intéressante documentation remise par notre confrère Virchaux, chef de presse de la Swissair, d'autres vols spéciaux eurent lieu par la suite. En 1948, la Swissair, désireuse de poursuivre ses expériences et d'étudier les côtés économiques du service transatlantique, organisa des vols spéciaux hebdomadaires durant la saison d'été. Vingt et une fois, les avions battant pavillon rouge à croix blanche franchirent l'Océan dans les deux sens. Bien que les frais d'exploit-



Le DC 4 arrivant au-dessus des gratte-ciel de New-York après avoir franchi l'Atlantique. — Le magnifique appareil à son atterrissage à Genève. La machine possède quatre moteurs de 1450 CV chacun. Son envergure est de 35,81 m. et sa longueur de 28,47 m. Il peut transporter 44 personnes et parcourir 6854 kilomètres sans escale.

tation fussent extrêmement élevés (environ 100.000 francs par voyage aller et retour), les résultats obtenus furent encourageants. Le pourcentage d'occupation atteignit 72,44 %. 21.000 kg. de fret et plus de 15.000 kg. de courrier postal furent transportés au cours de ces vols.

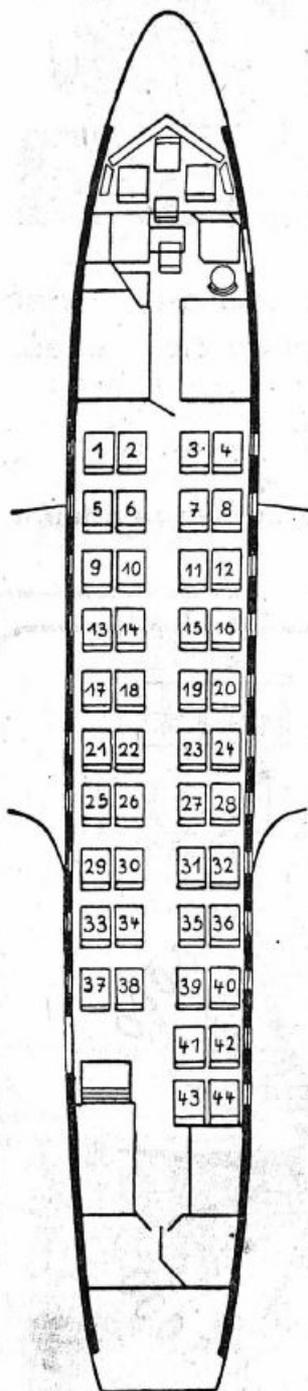
Le service régulier est ouvert

entre la Suisse et New-York.

Dans ces conditions, la direction de la Swissair résolut-elle d'étendre ses expériences et d'organiser, cette année, un service régulier bi-hebdomadaire entre la Suisse et New-York. Contrairement à ce qui s'est fait l'an passé, les avions, tant à l'aller qu'au retour, toucheront les deux aéroports suisses de Zurich-Kloten et de Genève-Cointrin, ce qui représente une amélioration certaine par rapport à la solution de l'automne 1948 où les appareils

de la Swissair touchaient alternativement Cointrin ou Kloten. Il est, maintenant, possible d'aller de Suisse à New-York sans changer d'avion et en pouvant, au départ, choisir l'un ou l'autre des deux aéroports comme lieu d'embarquement, avantage que notre compagnie nationale de navigation aérienne est la seule à offrir. De même, au retour, les passagers peuvent débarquer soit à Genève, soit à Zurich, ce qui épargne de longs trajets en chemin de fer entre le point d'arrivée en Suisse et la destination finale.

Rappelons, pour terminer, que le service Suisse-New-York, assuré une fois par semaine en mai, deviendra bi-hebdomadaire dès le mois de juin et que les avions de la Swissair font escale à Shannon (Irlande) et à Gander (Terre-Neuve). La distance entre Zurich et New-York est de quelque 6800 km., couverte en 22 heures environ de vol effectif.



disposition des places à l'intérieur la cabine qui a une longueur de 13,20. Chaque place retenue est aussitôt portée sur le plan et notée.

Il nous a paru nécessaire de donner ces quelques précisions avant de narrer le voyage de huit jours que nous avons fait aux U. S. A., gracieusement invités par la Swissair, et qui nous a permis d'effectuer deux traversées dans des conditions de sécurité et de confort véritablement uniques, ces U. S. A. dont on parle si souvent et qu'on ne connaît que par ouï-dire...

La série d'articles que nous publierons sur ce voyage permettra de se rendre compte à quel point le développement actuel de l'aviation rapproche actuellement les pays les plus éloignés et combien tous ceux qui le peuvent se-

ront bien inspirés d'entreprendre de tels déplacements, soit pour leurs intérêts professionnels purs, soit pour leur plaisir.

A Cointrin.

Nous voici à Cointrin, sur le lieu d'embarquement, après avoir visité les bureaux de la Swissair en gare de Genève. Très aimablement pilotés par M. Haas, directeur de la Swissair pour la Suisse romande, nous avons admiré l'installation, puis l'organisation parfaite des services d'enregistrement et de retenue des places. Quels progrès réalisés! On peut en dire autant du magnifique aérodrome et de ses hangars immenses que nous visitons avec M. Ehinger, de Bâle, président du Conseil d'administration de notre grande compagnie aérienne, qui nous accompagnera aux Etats-Unis et durant tout le voyage veillera sur la délégation des journalistes suisses avec une sollicitude et une bienveillance amicales. Mais déjà nous retrouvons dans le hall de la douane M. le conseiller d'Etat Casai et Madame, Alfred W. Glogg, directeur de la Radiodiffusion suisse, un ami de longue date, et les représentants de la presse.

Bureaucratie!

Formalités assez longues si nous songeons à toutes celles qui les ont précédées et qui les suivront encore! Quelle plaie que ces attentes interminables dans les aérodromes, où la bureaucratie et la paperasse imposent aux voyageurs des stationnements qui varient entre une ou quatre heures. Et dire qu'auparavant il a fallu se faire vacciner, donner ses empreintes digitales, répondre à une multitude de questions plus ou moins oiseuses. Puisque nous parlons des entraves bureaucratiques ou autres, mentionnons en passant l'anecdote du « Sailing Permit ». Pour quitter les U. S. A., il faut, on le sait, une pièce ne comportant pas moins de cinquante questions et qui précise que vous êtes en ordre aussi bien avec l'impôt qu'avec toutes les variétés de taxes possibles et imaginables. Sans « Sailing Permit », pas possibilité d'embarquer. L'obtention de ce « Sésame ouvert » demande ordinairement 24 heures de démarches. Or, lorsque, pour rentrer nous présentâmes notre permis bien en ordre à l'aérodrome d'Idlewild, on nous répondit : « Aujourd'hui, pas besoin de « Sailing Permit ». Les fonctionnaires qui s'en occupent ont congé. C'est dimanche! » De même les passeports furent examinés aimablement par une simple stewardess, parce que les douaniers eux aussi se baladaient... Quel dommage que les dimanches ne durent pas toute la semaine!

Voyageurs modernes.

Parti de Zurich-Kloten, le Douglas D. C. 4 HB-ILE vient de se poser à 17 h. 15 sur le ciment de l'aérogare de Cointrin. A 17 h. 55, nous embarquons et roulons sur l'aire. Les adieux ont été touchants... Dans la cabine, chacun a trouvé sa place et s'est installé avec son sac de nuit ad hoc, tandis que les bagages prenaient le chemin de la soute. Tout près de moi, l'épouse de M. Etienne, un sympathique Jurassien, représentant de la Swissair à New-York,

et qui sera notre sage et dévoué mentor au cours des huit jours que nous passerons là-bas. Didier Etienne, son fils, un petit bonhomme aux yeux éveillés, âgé de trois ans, accompagne sa maman. Durant tout le voyage, il sera un modèle de sagesse et de gaieté. Plus loin, une vieille maman de 78 ans, qui va voir son fils à San Francisco. Malade durant presque tout le voyage, elle n'en persévéra pas moins à New-York dans l'idée de continuer immédiatement. « Je ne veux pas faire attendre mon fils, j'aurai tant de plaisir à le serrer dans mes bras! » Le cœur des mères...

A 18 heures exactement l'ILE décolle. L'équipage qui nous conduit se compose de la façon suivante : les capitaines Fretz Robert et von Tschärner Anton ; aide-pilote : Bezzola Andreas ; navigateur : Würsch Joseph ; radios : Auberson Paul, Wegmann Werner ; ingénieurs : Wegmann Alfred, Weydknecht Franz ; commissaire de bord : Wachsmuth Werner, et stewardess : Canova Elisabeth.

L'envol.

Inutile de dire que nous serons conduits et soignés magnifiquement. Déjà le DC 4 survole le barrage de Verbois après un grand virage sur Genève. Voici la Bourgogne que couvrent d'épais nuages. Mais le ciel s'éclaircira à 19 h. 30 au-dessus de Paris, ce qui nous permet d'entrevoir l'avenue des Champs-Élysées, à 1950 mètres d'altitude. Est-ce un effet de l'atmosphère parisienne? Dans l'avion la glace fond et les conversations s'engagent. Quelques minutes après Rouen, la terre de France disparaît et la Manche lui succède. C'est du reste l'heure des apéritifs! Aux derniers jeux du jour, nous apercevons les premières falaises britanniques. 21 heures, survol de l'île de Weight et de son phare déjà allumé.

Vers Shannon.

Je continue à noter : passage au-dessus de Bristol et de Cardiff. Magnifique illumination qui permet de suivre la découpe caractéristique des côtes. Grâce à la carte de la Swissair, incluse dans l'enveloppe qui renferme tant de renseignements utiles et même de petits adjuvants pratiques tels que coton pour les oreilles — nous pouvons suivre l'itinéraire avec toute la précision voulue. Déjà nous nous engageons sur le canal de Saint-George. En route pour Shannon et l'Irlande, qui fut autrefois celle de M. de Valera. Nous ne verrons hélas! ni si elle est demeurée républicaine ni si elle est verte. En revanche, nous nous convainquons que le métier de stewardess n'est pas de tout repos et que de s'occuper de la nourriture, du bien-être et du confort de quarante passagers, vingt-quatre heures durant, représente une tâche assez lourde. En tous les cas, le menu qui nous est servi à ce moment sur de pratiques plateaux est délicieux. Je vous laisse juge : Hors-d'œuvre, escalope et spaghetti, fruits variés. Café kirsch. On avouera que pour manger dans le ciel on n'en mange pas moins bien...

A 10 heures, on aborde l'Irlande. Cork, la ville que son maire martyr rendit célèbre, est brillamment illuminée. Dans le ronflement régulier des quatre

moteurs nous nous dirigeons maintenant sur Shannon. Trente-cinq minutes après, nous débarquons sur ce magnifique aérodrome. Mais auparavant, on avait passé l'intérieur de la cabine à la DDT, car l'Irlande redoute aussi bien les microbes que les gens non vaccinés. Nous apprendrons là que nous avons 35 minutes de retard dû en partie aux formalités, photographes, et surtout à un fort vent debout. Débarquant dans la nuit, j'assiste au ravitaillement, sous les réflecteurs, de deux grands avions qui ont atterri, eux aussi sur l'aire balisée de feux rouges, verts, jaunes et oranges. Véritable coup d'oeil à la Wells, qui nous transporte dans un autre monde et que je savoure longuement.

Mais cet article est déjà assez long...
A demain la suite du voyage.

Paul BOURQUIN.

II

La Chaux-de-Fonds, le 19 mai.

Débarquer en pleine nuit dans un des plus grands aérodromes du monde est une chose qu'on n'oublie pas. Mais se faire renvoyer à l'avion parce qu'on a oublié dans son sac le certificat de vaccination n'est pas moins original ! Que diraient les milliers d'étrangers que nous recevons chez nous si, comme l'officier de police irlandais, nous leur refusons l'entrée sous prétexte qu'ils ne peuvent fournir la preuve irréfutable d'innocuité parfaite vis-à-vis de la variole ? Car il ne suffit pas d'être vacciné, sachez-le bien : il faut encore que le médecin atteste que la réaction fut concluante. Heureusement mon cas était clair. Une belle enflure s'était produite. Et pendant trois jours je n'avais pu remuer les bras...

Shannon, d'où l'on s'envole pour traverser l'océan...

On pourrait aisément se perdre dans les méandres des luxueux aménagements de l'aérodrome le plus occidental de l'Europe. Hier lieu inconnu, aujourd'hui carrefour de lignes aériennes internationales, Shannon possède un vaste bar-restaurant où s'entrecroisent les races et les voyageurs les plus divers. Vous voyez passer là le business man à la figure glabre ; l'Oriental mystérieux qui abaisse ses paupières sur des yeux de braise ; l'émigrant qui va tenter sa dernière chance ; et combien d'autres, pressés de passer d'un continent sur l'autre, en en brûlant parfois un ou deux... Je m'étais promis de visiter les pistes, les installations de l'aéroport au retour. Mais au retour nous avons délaissé Shannon et l'Irlande pour filer de Gander sur Orly où il fallait déposer les passagers de la ligne française en carafe à New-York par suite d'une grève subite des pilotes. Ce sera pour une prochaine fois !

On appelle les voyageurs pour Paris, Rome, Le Caire...

Puis d'autres...

Et enfin notre tour arrive. Retour dans le noir. Minuit juste, les hélices

de l'ILE recommencent à tourner. Les freins se desserrent. L'avion roule, fonçant droit devant lui, sur l'océan. Nous allons effectuer 3600 km. entre le ciel et l'eau, durant 11 heures et 25 minutes, dans un ciel d'encre, et qui ne s'éclaircira que vers 7 heures 30 (heure suisse).

La nuit à bord d'un avion

Didier dort, un ours dans ses bras, spectacle touchant qui a fait naître un sourire sur le visage de Frauenlob du « Bund ». Enfin un Jurassien qui ne veut pas se séparer de son « Mutz » !

Quand nous sommes rentrés les « lits étaient faits ». C'est-à-dire que Mlle Canova, qui ne perd pas son temps, avait placé oreillers et couvertures sur les quarante fauteuils inclinés de façon à procurer un satisfaisant repos à ceux qui peuvent dormir en avion ou en chemin de fer. Confort parfait. On nous borde, ce qui ne m'était plus arrivé depuis longtemps. Et tandis que peu à peu les conversations cessent, que les voyageurs s'assoupissent, l'électricité s'éteint. Suis-je seul à sommeiller ? A regarder durant des heures par le hublot ? A écouter le rythme sourd et régulier des moteurs ? A voir les officiers-fantômes quitter ou regagner l'un après l'autre la cabine de pilotage, tandis que l'ombre tutélaire de la gentille stewardess, glisse tantôt vers un vieux couple, tantôt vers un passager qui se rend... quelque part ? Suis-je seul à penser aux heures qu'ont dû vivre les Lindberg, Costes et Lebrin, et tant d'autres qui vécurent la « longue nuit » entre ciel et mer ?

Etat de veille à demi-conscient. Mais pas de crainte. J'écoute ronfler une

« conscience pure ». Cela suffirait à me rassurer. Mais je sais que tout est prévu, en plus de toutes les revisions mécaniques et essais qui garantissent un vol et une traversée sans histoire. Les avions de lignes transatlantiques — ceux de la « Swissair » comme les autres — suivent la route parcourue par les navires, qui alertés par la radio se trouvent à proximité immédiate d'un « paquebot de l'air » obligé de se poser. Un ou deux grands canots pneumatiques, pouvant être gonflés en quelques secondes, font partie de tout équipement d'avion océanique. Je me heurterai du reste à eux le lendemain matin en allant me raser dans les toilettes avec le rasoir électrique du bord ! Et puis si un moteur flanchait, trois autres sont là pour continuer la route. Bref, on peut dormir tranquille. Mais je ne m'assoupirai que vers le matin alors que le soleil se lève. Réveil agréable. L'aimable stewardess dépose devant moi un gobelet de thé chaud qui me paraît délicieux. Dans les « étages en dessous » : nuages blancs et floconneux. Par une déchirure j'entrevois la mer, frangée d'écume. Vitesse 330 km. Altitude 1850 m. 660 km. de Gander, annonce le journal de bord. Je cherche les ice-bergs... Et c'est le « breakfast », un savoureux petit déjeuner qui arrive !

Terre ! ou plutôt Terre-Neuve et Gander

Terre ! criaient les matelots de Christophe Colomb.

Nous avons dit « Terre-Neuve », sans émotion en voyant apparaître à 11 heures 20 (toujours heure suisse) les aspects finlandais de cette steppe étalée sous nos yeux. Terre ingrate et



Vue à vol d'oiseau d'une petite partie de New-York. La marée des gratte-ciel... (Photo Swissair)

de, encore parsemée de neige et qui constitue un avant-goût du Grand Nord. Un avion échoué là en été vit son équipage et ses passagers à moitié rongés par les moustiques avant que les secours arrivent. 11 heures 45. Apparaissent à l'horizon les pistes de Gander. De là s'envolaient trois par trois durant la guerre les bombardiers américains venant porter secours... et destruction à l'Europe. Aujourd'hui c'est l'aérodrome classique de paix où atterrissent et prennent leur envol les grands quadrimoteurs transportant les voyageurs et le fret. Mais l'aspect de baraques de bois et de casernement n'a pas changé. La vie, en dépit du grand hall, des réfectoires, des bureaux, des hangars immenses ne doit pas y être très drôle. Et surtout il y fait un froid de canard. Aussi dès l'échelle de coupé abaissée nous précipitons-nous vers la guérite... certificat de vaccination en main et dûment flytés! Une nouvelle collation nous attend. Décidément la « Swissair » soigne bien ses passagers — pas seulement les journalistes! J'ai au surplus la surprise de découvrir que je voyage dans ce brave ILE avec une lointaine cousine qui va donner des conférences aux U.S.A. Elle vit en Egypte. Moi en Suisse. Et nous nous retrouvons au Canada, en route pour l'Amérique... Je ne me rappelle plus la citation sur les voies insondables.

Vers New-York

L'escale est terminée...

Départ de Gander à 12 h. 55. Une fois de plus l'atterrissage et le décollage se font avec cette maestria qui classe nos pilotes de la « Swissair » parmi les premiers du monde. Maigres forêts de sapins. Rivières. Lacs gelés. Puis c'est la mer, une mer bleue, scintillant sous le soleil et qui nous réconcilie avec le temps. A l'heure dite (à 2400 mètres au-dessous de nous) Sydney, capitale de la Nouvelle-Ecosse, nous apparaît avec son port bien abrité et sa côte bizarrement découpée. La neige a disparu. Le paysage est moins rude. Des villages, des routes disent une terre habitée. Le continent américain est atteint peu après le passage du Cap Breton. Que de souvenirs de voyages (lus), tous ces noms réveillent! Ah si le prof. de géo nous avait embarqué dans un avion de la « Swissair » quels examens nous aurions passé! Et voici à 11 h. 50 Boston, ville prodigieusement étendue, avec ses avenues, ses parcs, ses stades, ses plages.

Boston, survolée naturellement. Nous n'atterrissions pas...

Là débarquèrent autrefois les pèlerins du « Mayflower », les premiers colons, dont les descendants constituent aujourd'hui la seule, l'authentique et très fermée « aristocratie » américaine. Des noeuds routiers apparaissent dans ce style caractéristique de rond point avec voies superposées que nous retrouve-

rons souvent au cours de notre voyage. Des autos, grandes comme des jouets d'enfants circulent, ayant l'air d'être lancées par un gamin malicieux qu'on ne voit pas...

Une heure plus tard ce sera New-York et sa banlieue, que précède le survol de nombreuses cités, de prairies, les secondes à peine verdoyantes. Le printemps ici semble moins avancé que chez nous. Impeccablement, après un ou deux virages d'attente, qui nous permettent d'admirer l'ampleur de la cité des gratte-ciel et la hauteur des buildings de Manhattan, l'ILE DC 4 de la « Swissair » se pose sur la piste de l'aérogare d'Idlewilde. Nous touchons la « terre promise » exactement à 19 heures 05 heure suisse et 13 heures 05 heure locale. Autrement dit avec un quart d'heure de retard seulement sur l'horaire...

Heureux qui comme Ulysse...

Félicitons nos brillants pilotes et l'équipage, sans oublier la gentille stewardess grisonne qui nous a si bien soigné. Félicitons aussi la « Swissair » qui s'entend à créer à bord de ses avions non seulement le confort et la sécurité, mais aussi une atmosphère aimable et « heimelig » — bien suisse pourrait-on dire — qu'on ne trouve nulle part aussi parfaite.

Tous ces avantages nous les rencontrerons à nouveau au cours du voyage de retour, voyage que nous narrerons, bien entendu, mais plus brièvement...

Car dès maintenant vont s'intercaler quelques impressions d'Amérique, visions new-yorkaises ou de Washington, visites, études, expériences vécues et confrontations enrichissantes. Je suis rentré des U.S.A. fatigué et moulu. Mais persuadé que tout homme d'affaires, tout industriel, édile, journaliste, homme d'Etat, et en général tout Européen qui le peut, devrait chaque année, une fois au moins, aborder sur le continent américain; ouvrir ses yeux et ses oreilles; examiner et comparer; rafraîchir son esprit au souffle vivifiant de jeunesse et de dynamisme de ce grand pays. Un grand pays qui s'il a des défauts et des qualités à sa mesure, offre néanmoins une série d'étonnantes et véritables leçons.

Je conterai très prochainement ce que fut le bref voyage des invités de la « Swissair » aux U.S.A.

Mais ma première conclusion est un souhait. Le souhait que ce premier contact avec la terre des Washington et des Roosevelt, des Marshall et des Truman, se renouvelle.

Paul BOURQUIN.