

Zeitschrift: Aînés : mensuel pour une retraite plus heureuse
Herausgeber: Aînés
Band: 3 (1973)
Heft: 4

Artikel: Georges Mirault a vécu 2 ans et 105 jours dans le ciel...
Autor: Gygax, Georges
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-829359>

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: 02.02.2025

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

Georges Mirault

a vécu 2 ans et 105 jours dans le ciel...

Reportage: Georges Gygax - Photos: Alain Gavillet

Swissair, la grande compagnie aérienne suisse, a récemment fêté un de ses commandants, fameux pilote aujourd'hui retraité, qui, s'il était moins modeste, pourrait se vanter d'avoir vécu 2 ans et 105 jours entre ciel et terre. Georges Mirault compte à son actif plus de 20.000 heures de vol civil et 225 tours du monde. Il a traversé mille fois l'Atlantique nord...

Héros authentique, héros modeste. Quand on le félicite, le commandant Mirault sourit: « J'ai fait mon métier. Il n'y a rien là d'exceptionnel. »

Un homme de cette trempe, solide, formidablement équilibré, ne se rencontre pas à chaque coin de rue. Pendant plus de trente ans, il a assumé les plus lourdes responsabilités. A certaines heures difficiles, il a dû prendre des décisions qui n'engageaient pas que sa propre existence. Songez qu'un DC-8 qui file à 8000 m. d'altitude, c'est un village qui vole à 900 à l'heure...

Des super-ingénieurs

Grâce aux progrès constants de la technique, l'avion est actuellement un moyen de transport très sûr. Mais la technique est une chose qui ne se suffit pas à elle-même. L'homme est irremplaçable. Bientôt, les avions pilotés par des robots électroniques décolleront, voleront et atterriront automatiquement. Cela se fait déjà, mais la présence de l'homme continue d'être indispensable. C'est lui qui contrôle, qui fait face aux incidents toujours possibles; c'est lui qui répare. C'est enfin lui qui décide. Les cerveaux électroniques de l'appareil le plus perfectionné ne remplaceront jamais complètement celui de l'homme. Un pilote actuel, c'est un super-ingénieur. Ses connaissances très étendues, sa science, son expérience sont essentielles. Ces qualités doivent s'accompagner de résistance physique, de sang-froid, d'esprit d'à-propos, de discipline.

Cela, c'est vite dit. Un commandant de bord, c'est encore tout autre chose... Lorsque, bien calé dans notre fauteuil, nous nous laissons emporter en plein ciel vers des pays lointains, il y a, dans le cockpit de l'appareil, une



« Il voulait s'expliquer avec moi, dehors !... »

équipe de spécialistes qui œuvrent en silence, attentifs aux mille choses qui les entourent: à cette véritable usine volante dont tous les rouages doivent fonctionner à la perfection, à la météo qui change souvent sur de longues distances, au dialogue avec la terre qui se poursuit d'un bout à l'autre de son voyage.

Georges Mirault est encore jeune. Il a 55 ans. Mais, pour ses camarades pilotes, il est déjà un aîné. Il a piloté pendant 35 ans. Il a droit à une retraite qu'il savoure avec sagesse. Il est allé partout dans le monde; il a posé ses avions sur la plupart des aérodromes des cinq continents. Il a participé activement au développement spectaculaire de Swissair. Aujourd'hui, dans son appartement de Chêne-Bougeries, aux portes de Genève, il bricole, il s'occupe de sa famille, il continue d'étudier, les mathématiques notamment.

Après sa maturité commerciale, il entra à l'Ecole de chimie de Genève dans l'intention de devenir ingénieur électrochimiste. A l'école primaire, il fut un élève appartenant à ce qu'on appelle la bonne moyenne. Dessin, instruction civique n'étaient pas son fort. Par contre, en orthographe et en rédaction, il était brillant. L'Ecole de chimie n'allait guère le retenir plus de deux ans. En 1937, il dut faire son école de recrues. Il choisit l'aviation. Il gravit tous les échelons nécessaires à l'obtention de son brevet de pilote militaire. A ce



Les plus lourdes responsabilités... Le cdt Mirault aux commandes.

moment-là pourtant, le premier-lieutenant Georges Mirault ne songeait pas à faire carrière dans l'aviation.

La guerre décide

Sorti de son école de pilote militaire un vendredi, il dut « rempiler » deux jours plus tard : mobilisation générale ! Entre chaque « relève », il retourne à l'École de chimie où, par la force des choses, ses études ne peuvent se poursuivre de façon continue. En 1941, l'armée suisse se dote d'une escadre de surveillance, composée d'avions Morane. Georges Mirault est choisi. Il devient pilote militaire professionnel. Il le sera pendant cinq ans. C'est ce qui décidera de sa carrière.

Il raconte : « A la fin de la guerre, avec plusieurs de mes

« Très vite, on fait partie de l'avion... »



camarades de l'armée, j'ai répondu à une offre de Swissair. Nous étions dix. A l'époque, nous avons doublé l'effectif volant de la compagnie... (Aujourd'hui, Swissair, c'est 700 pilotes et 13.000 employés.)

» En 1946, précise Georges Mirault, le réseau Swissair était européen. C'était l'époque des DC-3. Après quelques mois d'instruction, je suis devenu pilote de ligne. Mon premier vol eut Barcelone pour destination. Depuis lors, et jusqu'en juillet 1972, je n'ai jamais cessé de voler. Parallèlement, je dus remplir mes devoirs militaires : 6 à 7 semaines de cours, chaque année, auxquelles il faut ajouter un entraînement mensuel. Un pilote militaire ne doit en effet pas rester plus de 4 semaines sans voler... » Cela fait beaucoup de vols... Georges Mirault n'en a pas fait le compte exact. Aux 9 millions de kilomètres à bord des appareils Swissair, il faut ajouter des centaines d'heures de pilotage militaire. Au « civil », le commandant Mirault a vécu toute l'aventure technique de ces 35 dernières années. Il a tout piloté, notamment les fameux appareils Douglas, du DC-2 au DC-8. Il dit : « D'un appareil à l'autre, les différences sont toujours importantes. C'est chaque fois mieux, plus perfectionné. Aujourd'hui, les avions à réaction emportent un technicien à bord ; secondé, le commandant consacre moins de semaines qu'auparavant à s'adapter au nouveau type d'avion qui lui est confié. Cette adaptation, c'est la transition. Le pilote retourne en classe. L'avion-école vole 24 heures sur 24. La plus longue et importante transition que j'ai vécue, ce fut celle du DC-8. Passer du moteur à pistons au moteur à réaction demande une étude très sérieuse. Avec le DC-8, je suis vraiment allé partout... »

« A la maison »

— Aux commandes d'un DC-8, le chef pilote qui a arraché deux cents personnes au sol devient une sorte de surhomme, non ?

— Voyez-vous, on se sent très vite « à la maison ». Cela veut dire que, très vite, on fait partie de l'avion. On ne sent pas les passagers, mais bien la différence de poids de l'appareil ! Beaucoup d'idées fausses circulent en ce qui concerne notre activité. Notre travail, ce n'est pas le pilotage, c'est la navigation. Le pilote sait ce dont il dispose ; il connaît la situation. Mais il doit constamment voir ce qui est possible. Il a des alternatives. Le commandant de bord est là pour prendre des décisions. Il y faut de l'expérience, du « pif ». Il doit connaître à fond son « bouquin », qui lui permet de faire face à toute situation, à tout imprévu. Tant que l'appareil est au sol, les instances de la compagnie sont responsables si un problème survient. Une fois en l'air, c'est le commandant qui assume la responsabilité. Certains cas existent, qui obligent le commandant à prendre contact avec sa compagnie avant de prendre une décision. En vol, ce qui importe avant tout, c'est la sécurité. Cette sécurité n'est rien moins que la politique de la compagnie. Puis il y a l'horaire à respecter, le confort des passagers à assurer, les économies possibles...



Dans l'appartement de Chêne-Bougeries, les joies de la famille et d'une retraite bien méritée.

— Des incidents parfois...

— Cela arrive, mais c'est rare. J'ai connu des pannes de moteur, des pannes hydrauliques, mais jamais avec le DC-8. Sur nos « listes », tout est prévu. En cas d'incendie d'un moteur, par exemple, nous devons suivre une procédure très précise sur la liste prévue pour cette occasion-là. Pour un moteur qui prend feu, il y a 19 choses à faire, dans un ordre rigoureux. On commence par identifier le moteur qui brûle, puis on doit éteindre une lampe rouge, retirer les gaz, etc. Il y a aussi les moteurs qui s'éteignent, les pannes de l'inversion du flux en vol, les feux dus à des circuits électriques, la perte totale de courant, la décompression... Tout, vraiment tout est prévu, et nous avons les moyens de maîtriser n'importe quelle situation. Le souci constant de sécurité a opéré des prodiges en aviation. Rien n'est laissé au hasard. Les procédures prévoient nombre d'autres choses: le largage du carburant, l'atterrissage sur l'eau, l'arrêt d'un départ, l'évacuation, etc. Les faits purement humains sont aussi prévus: un passager devenant subitement fou, un accouchement prématuré, un détournement, etc. J'ai connu un passager qui, en plein vol, voulait absolument aller s'expliquer dehors avec moi... Au cours de toutes ces années de pilotage de ligne, j'ai vécu plusieurs incidents, mais je n'ai jamais eu de peine à les maîtriser. C'est là que le commandant doit savoir prendre ses responsabilités... Je me souviens d'un vol vers l'Amérique. Un incendie s'était déclaré dans un moteur une heure après avoir quitté Lisbonne. Dans un tel cas, aucune hésitation: on rentre!

» Notre métier exige un constant recyclage. On n'a jamais fini d'apprendre. Six mois avant la retraite, je passais encore des examens... Mais la sécurité ne cesse d'augmenter avec les progrès techniques. Il y a quelques années encore, la météo posait des problèmes. Aujour-

d'hui on vole au-dessus du mauvais temps. J'ai traversé mille fois l'Atlantique nord. Chaque vol a été différent. Il n'y en a pas eu dix de pareils. La monotonie? Je ne connais pas! »

Les derniers gestes

Georges Mirault a effectué son dernier vol le 28 juillet 1972, à Boston. Il avait exprimé le désir, pour cet ultime voyage, de commander à un équipage international. Le copilote était brésilien, le navigateur indien, le technicien de bord autrichien, et les stewards et stewardesses appartenaient tous à des cantons différents. Au retour, en posant son avion sur la piste de Zurich-Kloten où l'attendait la direction de Swissair, en coupant le contact, le commandant Mirault accomplissait les derniers gestes officiels d'une carrière exemplaire.

— A ce moment-là, vous avez sans doute ressenti une certaine émotion ?

— Pas le moins du monde! J'ai fait ces gestes comme toujours auparavant, le mieux possible, un point c'est tout. Un avion, c'est comme un appartement ou une maison où l'on se retrouve. Il faut en sortir ou y rester. Après 35 ans de vol, j'en suis sorti. Voilà! J'ai fait de l'aviation comme j'aurais fait autre chose. J'ai vécu une carrière passionnante dans une des meilleures compagnies du monde. Je crois avoir fait mon devoir. Maintenant je me repose, je vis pour ma famille, je bricole, je m'adonne aux joies des mathématiques... J'ai construit un compteur binaire pour mes gosses, et un bateau en plastique. Il y a tant de choses à faire... Et quand l'envie me prend de voler, pas de problème: je réserve ma place et je m'installe dans la cabine... »

G.G.

28 juillet 1972. Le commandant quitte son DC-8. Pour la dernière fois...

