

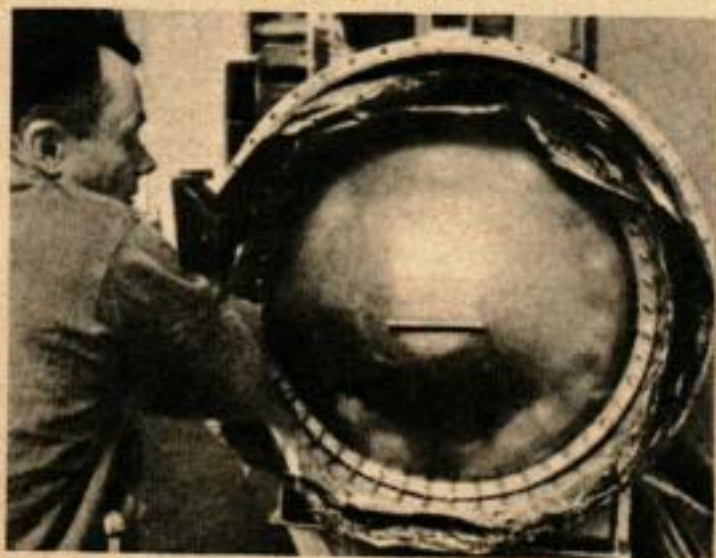
Actualité de la cryogénie

Par B. FRISCH

LE docteur Bedford n'aurait pu se faire congeler sans la campagne cryogénique qui a touché tous les E.-U. depuis la parution du livre de Robert Ettinger « The Prospect of Immortality », en 1964. L'hôpital de Glendale, Californie, où Bedford mourait du cancer, ne voulait pas participer à l'opération ; on a donc emmené le malade, une semaine avant la fin, dans une clinique privée appartenant à des amis de sa famille ; le médecin s'est refusé lui aussi. Le docteur Renault Able, médecin, a pris sa place, avec trois membres de la Cryogenic Society de Californie : le docteur Dante Brunol, biochimiste italien qui a décrit la méthode de congélation, Robert Norman, ancien technicien de télévision en couleurs et Robert Prehoda, analyste en prévisions du marché. Pour le refroidissement de Bedford, après sa mort le 12 janvier, ils se sont servis d'un appareil de la Cryonics Society du Michigan envoyé par Ettinger. New York a fourni la capsule et envoyé son président, Curtis Henderson, tout heureux de se lancer dans l'action qu'il attendait depuis 1965.

A cette date les partisans de la congélation étaient dispersés dans tout le pays, plus ou moins reliés à la Life Extension Society de Washington et à son chef Evan Cooper, société fondée à la parution du livre d'Ettinger.

CURTIS HENDERSON vérifie une capsule. L'expérience et les appareils manquent au mouvement. Il espère que ce nouveau marché du froid intéressera les industriels.



ger. La L.E.S. comprend maintenant 725 membres et un réseau clairsemé de 41 coordinateurs. Pour Henderson cela ne pouvait suffire, il voulait « le gel tout de suite ». Aussi, en août 1965 il a réuni les membres de la L.E.S. qui avaient les mêmes idées que lui dans la Cryonics Society de New York, 306 Washington avenue, Brooklyn, N.Y. qui compte actuellement 65 membres. Avec Saul Kent, le secrétaire de New York, il a parcouru tout le pays l'automne dernier et fait surgir les groupes de Californie et du Michigan. D'autres se sont formés ou sont en train de se former dans l'Orégon, le Massachusetts, le Kentucky, l'Illinois, l'Ohio et même en France et en Allemagne.

Les cryonistes pensent avoir une mission à remplir. « Aujourd'hui nous ne sommes qu'un petit groupe de pionniers ; on se moque de nos efforts ; tout au long de l'histoire on s'est moqué des efforts de ceux qui avaient des idées neuves et intéressantes, » dit Nelson.

Il reconnaît que le but de la société n'est pas complètement désintéressé : ils veulent bien être conservés plus tard. Comme les chances actuelles sont nulles, ils veulent soulever un vaste mouvement de masse pour pousser la société à découvrir les techniques et l'équipement qui manquent encore et promouvoir leur acceptation par le peuple et la législation.

Pour attirer l'attention, que pourrait-on imaginer de mieux qu'une véritable congélation ? Oubliez que la congélation et le retour à la vie sont absolument impossibles aujourd'hui (Bedford n'a été placé dans sa capsule refroidie à l'azote liquide que huit jours après sa mort). La science omnipotente, avec le temps saura surmonter tous les obstacles, expliquent les pionniers, ce qui les dispense de peser les possibilités et les probabilités.

D'ailleurs on n'a rien à perdre, peuvent-ils ajouter, à part les 10 000 dollars (50 000 F) que le défunt doit mettre de côté pour payer l'expérience, la capsule de 4 100 dollars (20 500 F) et une consigne de 300 dollars



DANTE BRUNOL, coordinateur des recherches dans un institut du cancer d'un nouveau genre, offre d'assister à toutes les congélations.

(1 500 F) par an. Personne n'en tire de profit, Norman est le seul de la société à être payé. La seule autre personne qui en a fait son métier est Ettinger, qui a laissé sa place de professeur de physique au collège de Highland Park, près de Detroit, pour se lancer dans les conférences et les émissions de télévision. Le matériel et les fournitures ne font pas beaucoup de volume ; la Crio-Care Equipment Corporation, de Phoenix, qui a fabriqué la capsule de Bedford, n'est qu'une annexe de l'entreprise de perruques de Ed Hope ; il a fabriqué et vendu peut-être quatre capsules. Ce n'est pas grand-chose.

Pourtant des concurrents se présentent déjà. La compagnie Bio-Preservation de John Flynn offre des appareils de congélation. Cryolife, une filiale d'une entreprise de pompes funèbres de Kansas City, fait des plans de grande envergure pour des installations de congélation, mais pour l'instant rien n'est fait. Le projet le plus vaste est celui de la Cryogénic Society de Californie, qui veut construire un « Cryotorium » de 150 places. « Je pense que la Californie est à la pointe du progrès », fait observer Nelson.

Pourtant, bien que l'invitation soit évidente, on ne remarque pas trop d'empressement ; ceux que cela regarde n'y tiennent peut-être pas tellement. En parlant des promoteurs de cette campagne, Lillehei explique : « Ils ne font pas de mal, mais ils ne font pas de bien non plus. Ils poussent les gens à se faire geler avant qu'on sache le faire. » Cette impatience, et la recherche de la publicité, pourraient nuire à leur cause. Après avoir pratiqué une opération de congélation sur une femme, au début de cette année, Hope disait que c'était comme pour un fabricant de crème glacée : si elle est mauvaise, les clients ne reviennent pas. Trop de chocolats glacés mal réussis, et la congélation sera discréditée avant d'avoir été mise au point.

LA SCIENCE DANS LE MONDE

Votre voiture devrait être passée à la cire lorsque l'eau ne roule plus en « perles » sur la surface de la carrosserie mais qu'elle s'étale en une pellicule lisse et brillante. Cette condition indique que la peinture est ouverte aux intempéries et qu'elle devrait immédiatement être protégée par une couche de cire. La voiture doit toujours être à l'ombre lors de l'application du produit.

★

Une commande automatique du starter devrait faciliter le démarrage par temps froid. Un petit élément chauffant, brevet n° 3 291 461, est placé près de la bilame qui commande l'entrée du starter. Par temps froid, il arrive souvent que la valve se colle, et le moteur ne peut partir. Sur le tableau de bord, une lumière signale au conducteur que le volet est fermé ; alors il allume le chauffage le temps nécessaire, environ quinze secondes, pour que la bilame soit chauffée et ouvre le volet.

Version tout-cargo du « Hercules »

La compagnie Lockheed (Géorgie) vient d'annoncer qu'elle allait mettre sur le marché une version tout-cargo de son « Hercules » à la fois plus rapide et plus vaste.

Cette version allongée du Lockheed « 100 » contribuera à abaisser les frais d'exploitation en augmentant la productivité de quelque trente pour cent. Le cubage de la soute accessible au fret palettisé sera accru de vingt pour cent, mais cet « Hercules 100-20 » gardera la même charge payante de 22 000 kg que la version « 100 ». Seul l'espace utile se trouvera développé par l'allongement de 2,50 m de la cellule. Les turbopropulseurs Allison de l'« Hercules 100-20 », des « 501-22 A » amélioreront de 25 km la vitesse de croisière, tout en introduisant une économie supplémentaire des frais de maintenance.

L'autonomie de cette version nouvelle restera de 3 200 km, mais des réservoirs supplémentaires extérieurs pourront être adaptés pour les étapes supérieures.

Cet avion sera mis sur le marché à partir de juillet 1968. Les Lockheed « 100 » actuellement en service pourront être modifiés et portés aux normes du « 100-20 ».