

Comment survivre

Une école de survie unique en son genre emploie la mer elle-même pour enseigner à toute personne obligée d'amérir que son plus grand ennemi n'est pas l'élément mais l'ignorance.

JE fermai les yeux et avançai mon pied droit. La tour de l'embarcation disparut sous moi et je tombai 4,5 mètres plus bas dans la mer. J'étais censé avoir plié mes bras au-dessus de l'appareil de sauvetage, mais je ne l'avais pas fait et il me frappa le visage quand je m'enfonçai. Je revins à la surface en toussant et en crachant de l'eau de mer et je me mis à la recherche de mon canot pneumatique. Il était hors de ma portée.

J'étais censé l'attirer vers moi à l'aide de la corde qui rattache le canot au harnais de mon parachute, mais la ride et les cordes

L'auteur de cet article navigue dans un canot pneumatique monoplace à des kilomètres de la terre à la rude école de survie en haute mer de l'Air Force. Il a perdu les bouées de sauvetage et est en train de préparer son équipement de survie. Il a passé la majeure partie de la journée dans le canot.



en mer...

par K. Brown

de la trousse de survie et de l'ancre étaient enroulées dans mes jambes. J'allongeai mon bras pour attraper le canot, mais soudain, je me sentis pris par derrière et tiré dans l'eau. Seigneur! — me dis-je — j'ai oublié de détacher l'élévateur.

L'embarcation simulant une coupole de parachute pris dans un courant m'entraîna au bout d'une longue sangle. Je me souvins qu'il fallait prendre une position assise, la tête pliée en avant et les jambes écartées, mais l'eau de mer déferla par-dessus mes épaules, recouvrit mon visage et pénétra dans ma bouche et mes narines. Je suivis

le harnais du parachute le long de mes épaules, rencontrai le fermoir, appuyai sur les boutons en tirant vers le bas et les repoussai ensuite. La sangle se dégagea et je parvins à m'immobiliser.

Je m'enfonçai à nouveau dans l'eau puis remontai à la surface en recrachant de l'eau salée, plus que jamais emprisonné dans la ride et les cordes. J'employai la brasse pour nager vers le canot, allongeai mon bras et parvins, cette fois-ci, à le saisir. J'aspirai plusieurs fois profondément en m'appuyant sur le canot et j'essayai de dégager mes narines, puis je renversai le canot avec le côté





L'INSTRUCTEUR montre à la classe, pendant un entraînement à quai, comment il faut gréer la voile sur un canot à six places. Une pagaie est utilisée comme gouvernail, l'autre pagaie et les manches sont assemblés en forme de T et servent de mât sur lequel se fixe la voile.

LE COLLIER DE CHEVAL soulève l'auteur selon la méthode approuvée. On y passe d'abord les pieds et on le fixe sous les aisselles, puis on le serre dans les bras. Dans cette position, un collier peut même hisser un homme sans connaissance.



UN GREEMENT DE POULIES simule le saut en parachute. L'élève tire, ici, sur les sangles arrière, simulant une action qui arrêterait l'oscillation dangereuse pendant la descente.

LE PARACHUTE TRAINE le survivant à travers l'eau jusqu'à ce qu'il l'ait dégagé. L'élève a épousé ici la position recommandée pour dégager le parachute : assis, tête inclinée en avant, jambes écartées.



droit vers le haut, le manœuvrai jusqu'à ce que l'extrémité courte fut contre ma poitrine. « Attention maintenant, me dis-je, ce n'est pas du gâteau ! »

Il me fallut tirer le canot vers moi, le placer en dessous de moi et monter dedans avec le visage vers le bas. Au lieu de cela, mes jambes pataugèrent sous le canot et je finis par me retrouver sur le dos avec le canot pratiquement au-dessus de moi, cherchant à garder ma tête hors de l'eau. Après plusieurs autres tentatives je parvins finalement, essoufflé, le visage dans plusieurs centimètres d'eau, à me hisser dans le fond du canot. Je tendis mes bras pour saisir les poignées de chaque côté et me tirai en avant jusqu'à ce que ma tête fut du côté de l'extrémité large et mes jambes à l'intérieur.

Il fallut maintenant me retourner. Je passai ma main le long de mon côté droit, rencontrai le déclenchement du paquetage du siège et défis un côté. Je me roulai vers ce côté et me laissai rouler jusqu'à ce que je me retrouve sur le dos face au ciel et le paquetage se trouva sur mon giron, toujours attaché à mon côté droit. Toutes les choses étaient attachées à moi ou au canot, et le canot et moi nous étions attachés l'un à l'autre — et les attaches étaient toutes enroulées autour de moi-même.

Je perdis beaucoup de temps pour me dégager, puis je jetai l'ancre destinée à maintenir le canot dans le courant et je fis remonter la trousse de survie. Je sortis de cette trousse un répulsif pour requins et le répandis sur l'eau, un feu de signalisation que j'attachai à mon harnais pour m'en servir en cas d'urgence et la trousse de dessalement. Je remplis d'eau le récipient en plastique, y ajoutai la pastille chimique qui neutralise 90 % du sel et attachai le récipient à une ficelle pour le laisser pendre du côté extérieur. Le mouvement des vagues facilite la dissolution du produit chimique.

L'HELICOPTERE de sauvetage utilise l'ancre à trois griffes. L'élève est assis sur les branches horizontales et passe ses bras autour du manche perpendiculaire. Il est hissé à hauteur de la porte à l'aide d'un câble.



Je relâchai ensuite un peu d'air du canot pneumatique, de sorte qu'il put flotter plus facilement et commençai à écoper le canot à l'aide de mon casque. Après cela, je détachai le coussin du paquetage du siège et le mis dans le creux des reins et essayai de trouver une position confortable.

L'embarcation était partie et je ne vis autour de moi que le ciel et la mer. J'étais seul à dix lieues de tout point terrestre et j'avais tout le reste de la journée pour tenter de m'y rendre...

Tout avait commencé il y a sept ans quand quatre avions de transport de l'Air Force opérant au Japon tombèrent à la mer dans un laps de temps de quelques mois. Il n'y eut que trois hommes, sur soixante, qui survécurent, bien que tous eurent sauté avec succès et que les avions fussent équipés d'éléments de survie.

Le capitaine Fred Ewing, chargé de l'entraînement de survie, présenta son profond mécontentement au général commandant. Sa plainte principale : les morts étaient superflus, les équipages ne connaissaient simplement pas les conditions réelles de survie.

« Il est impossible d'enseigner les méthodes de survie dans une piscine — dit-il. — Il faut amener les hommes en haute mer, les déposer et les forcer à survivre. »

C'est ainsi qu'est née la célèbre école de survie en haute mer de l'Air Force.

A l'exception de l'école secrète de la Stead Air Force Base (Névada), où on enseigne aux hommes d'équipage comment résister au lavage de cerveau par l'ennemi, l'école de survie en haute mer est peut-être l'école militaire la plus rude.

La mer elle-même est le meilleur professeur. Et le fait que, de tous ceux qui avaient suivi les cours et avaient plus tard été forcés d'amérir, aucun n'avait été perdu, constitue l'orgueil du directeur de l'école.

Ewing me parla de l'école et me suggéra

EN AVANT, MARCHE ! L'auteur saute de la tourelle et passera une journée dans un canot pneumatique monoplace. Le canot et l'ancre en forme de filet tombent en même temps que lui sur sa droite.





UNE EQUIPE D'UN CANOT A SIX PLACES monte à bord. Les cordes fixées sur le bord ovale permettent aux survivants de s'accrocher et de grimper dans le canot. Les pagaies et la toile protectrice utilisée comme voile se trouvent dans la trousse de survie, au fond du canot. La bouteille de gaz carbonique qui gonfla le rebord se trouve sur la gauche du canot.



UNE EQUIPE D'UN CANOT A VINGT PLACES fait des efforts pour grimper à bord. Des plates-formes d'embarquement se trouvent de chaque côté du canot. La trousse de survie et la coupole se trouvent au centre. Le double bord, gonflé simultanément, peut être protégé contre une double crevaillon grâce à un crampon égalisateur.

de contacter le capitaine Wayne Williams, le nouveau commandant de l'école. Je le fis et la réaction de Williams fut brutale : « Le meilleur moyen pour découvrir l'école, c'est de s'y engager. »

C'est ainsi que je devins le premier journaliste à entrer — et à survivre — dans l'école de survie en haute mer de l'Air Force.

J'y appris plus que la survie. J'avais été piqué par des méduses, j'avais ramassé des contusions sans pouvoir dire comment. J'avais été brûlé par le soleil et le sel et j'avais des ampoules partout.

J'avais également eu un nouvel aperçu de la nature de l'homme dans des circonstances critiques — dont certaines furent décevantes. De nombreuses choses que j'y appris peuvent servir à quiconque se trouve dans une situation périlleuse en haute mer.

Le cours dura une semaine. Il consista en un enseignement théorique de deux jours, un entraînement pratique à quai et deux rudes journées en mer, dont une se passa dans un

canot monoplace, et l'autre en parties égales en canot à six et à vingt places.

Notre classe, à l'exception de moi-même, était typique ; elle était principalement composée de pilotes et d'hommes d'équipage engagés.

L'enseignement théorique nous apprit des choses bien utiles et fit appel à notre intelligence.

- Les cinq premières et cinq dernières minutes sont les plus dangereuses dans une opération de survie.

- Il est préférable de ne pas manger ni boire les premières vingt-quatre heures. La nourriture ne fait qu'augmenter les besoins en eau du corps.

- La plupart des sauvetages s'effectuent le premier jour. Après cela, il y a lieu de se préparer pour une longue attente.

- L'eau est plus précieuse que la nourriture en mer et les seules sources d'eau effectives sont la pluie et l'eau de mer dessalée. Le jus de poisson, l'urine, le sang ou l'eau de



VOICI UN CANOT pendant l'opération de gonflement. On tire d'abord sur la corde de gonflement, puis on jette le canot par-dessus bord, et les survivants sautent immédiatement après lui.



LA DISTILLERIE SOLAIRE distille l'eau de mer. Cette dernière est versée par en haut, et se retrouve filtrée au fond en tant qu'eau potable. L'élève (à droite) a le mal de mer.



UN MIROIR DE SIGNALISATION est essayé par un élève à bord d'un canot à vingt places. La réflexion du soleil peut être dirigée sur n'importe quel but grâce au trou central, et les messages peuvent aussi être envoyés dans la direction voulue.

mer brute ne font qu'accélérer la déshydratation.

- Même deux gouttes de sang peuvent attirer les requins. Conservez tout à l'intérieur du canot, y compris les matières vomies et excréments.

- La position cramponnée dans un canot monoplace peut, à la longue, paralyser un homme à partir de la ceinture.

- Si un homme meurt dans un canot plus grand, il y a lieu d'attacher le corps et de le jeter par-dessus bord. Il n'a plus besoin des vêtements, qui pourront vous être d'une grande utilité.

- Un homme peut vivre douze jours sans eau, mais il se meurt les six derniers jours. La quantité minimum d'eau est d'un demi-litre par jour.

- La meilleure nourriture est constituée par des hydrates de carbone (candi, sucre, chocolat); la pire est composée de protéines (viande, poisson); qui exigent de l'eau.

- Si vous attrapez un poisson, assurez-vous

d'abord si vous avez assez d'eau pour pouvoir boire en même temps et consommez-le dans les deux heures, sinon vous pourriez vous empoisonner.

- Dans le cas où vous êtes secouru, laissez tout le travail à vos sauveteurs. Ce sont des professionnels, généralement des services de sauvetage de l'Armée (voir les « Célèbres hommes-grenouilles sauteurs », édition du mois de juin 1963 de *Mécanique Populaire*) et, dans votre état affaibli, vous ne pourrez que les gêner.

A quai, on nous présente l'équipement et on nous fit effectuer des exercices de saut et de sauvetage.

La trousse de survie de l'Air Force contient des lampes de signalisation, un miroir de signalisation, un sifflet, des allumettes et un poste émetteur-récepteur à modulation de fréquence.

L'équipement facultatif selon la région, comprend un produit répulsif pour requins,

(Suite page 119)

MECANIQUE POPULAIRE PRESENTE

Pistolet électrique à compresseur

1/4 CV — 35 litres-minute
sous 1,2 kg/pression
fabrication U.S.A



un pistolet professionnel
à prix amateur : 295 F

Léger : complet 3,200 kg

Solide : garantie 1 an
I.T.I.

59, rue Bayen, 17^e - Tél. : GAL. 63-81

Recommandez-vous de
MÉCANIQUE POPULAIRE

lorsque vous écrivez
à nos annonceurs

VENTE par CORRESPONDANCE

R.E.N., 13, rue Grati
à CARENTOIR (Morbihan)

rec. toutes localités et villes

CORRESPONDANTS

commis-
sionnés
pour rec. et envoi publicités,
transmission commandes, etc.
Travail à la maison. Gain : 500
à 1 000 F par mois. Ni capitaux,
ni stocks. Ecrire avec timbre.

GRAND FORT SVELTE

Grâce à mon système
breveté, vous grandir-
rez encore de 8-16 cm
et transformerez em-
bonpoint en muscles
puiss. Allong. taille ou
jambes seules. Renf.
des disques vertébr.
PRIX : 16 F. Succès
vite et garanti à tout
âge. Hommes, Fem-
mes et Enfants.

GRATIS 2 descript.
illustr. Ecrivez à :
Institut International
Dr. NANCIE LIEBERG 5 21
4, r. V.-M.-aux-Vins
STRASBOURG



LA SOLUTION FRANÇAISE

plus de changement de
pièce ou d'instrument
plus d'entretien.

un seul instrument,
prêt à tous les tracés
du plus fin au plus large,
infiniment longs,
infiniment réguliers.

tire- ligne stylo



Dienal

vente : papeteries et spécialistes

rens. : ets LAMAMI 11 place adolphe chérioux
PARIS 15 LEC 88-96 (Documentation N° 3)

nautes du N.A.S.A. sera remplacé. Ce sys-
tème donne, aux physiciens à terre, le loisir
d'examiner les effets cumulatifs possibles de
la vie spatiale par période de trente jours.
A la fin des six mois, l'un des membres du
premier équipage aura accompli le stage
complet dans l'espace et sera la démonstra-
tion vivante des effets d'une apesanteur pro-
longée. Que les docteurs viennent à décou-
vrir des symptômes inquiétants chez l'un des
cosmonautes rentrant de l'espace, et ils
seraient en mesure de ramener à terre l'équi-
page entier en l'espace de quelques heures.

Le plan consistant à créer un laboratoire
de l'espace n'est pas nouveau. Des études
sérieuses ont été entreprises depuis plusieurs
années. Au début du programme spatial
américain, les ingénieurs ont même établi
les plans d'une « chambre à air » gonflable
géante — station-laboratoire poids plume —
qui pourrait être placée sur orbite par les
petites fusées qui étaient normalement pré-
vues.

Fort heureusement, l'apparition des puis-
santes fusées « Saturne » a permis d'aban-
donner ce projet.

Lesdites fusées lanceront les Américains
jusqu'à la Lune, mais il en faudra de bien
plus grosses encore, accouplées avec des réac-
teurs nucléaires à longue portée, pour con-
duire l'homme jusqu'à Mars et le ramener

sur Terre. Néanmoins, ces chevaux de travail
destinés à la Lune pourront vraisemblable-
ment mettre le pied des cosmonautes sur le
premier barreau de l'échelle qui mène à
Mars, avant qu'on ne dépose un homme sur
la Lune.

Comment survivre en mer...

(Suite de la page 47)

de la teinture de signalisation, du produit de
dessalement, de la nourriture (sucre, chewing-
gum, fromage, fruits secs), une trousse de
pêche, de la corde et des rustines pour la
réparation de canots pneumatiques. Les pe-
tites trousse de survie se portent dans le
paquetage du siège avec le canot monoplace
et accompagnent les pilotes de chasse qui
volent seuls. Les trousse plus grandes se
trouvent dans des canots également plus
grands sur des bombardiers ou avions de
transport. Les avions long-courrier sont ac-
cessoirement équipés de grands canots sem-
blables.

Le canot monoplace est également pourvu
d'une toile protectrice contre l'embrun et le
soleil. Le canot à six places est équipé de
pagaies et d'une grande toile protectrice qui
peut servir de voile, les pagaies assemblées
en forme de T servent alors de mât. Le canot

au service
de
l'artisan

COMBINÉES

GROS SUCCES EXPRESS-SERVICE, avec la sélection des productions ABC à prix imbattables, vendues avec **GARANTIE EXPRESS-SERVICE**.

Enfin, à la portée de tous :

● Une combinée de 300, 4 opérations, arbre de toupie de 40, avec protecteurs, mandrin, jeu de fers, courroies, clés de service. Moteur triphasé 1,5 CV. Poids : 280 kg environ. **PRIX 2 850 F**

● Une combinée de 350, 4 opérations, arbre de toupie de 40, mêmes accessoires. Moteur triphasé 2 CV. Poids : 300 kg environ. **PRIX 3 350 F**

● Une combinée de 400, 4 opérations, arbre de toupie de 40, mêmes accessoires. Moteur triphasé 3 CV. Poids : 350 kg environ. **PRIX 3 900 F**

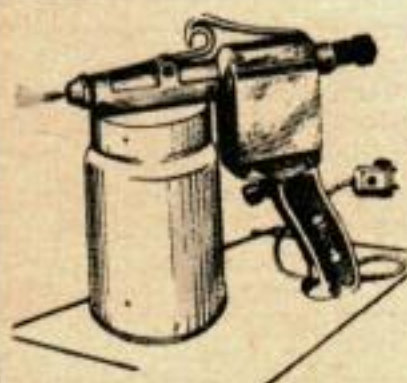
Emballage et port en sus.

Grandes facilités de règlement
en 6, 12, 18 et 24 mois.

EXPRESS SERVICE

66, avenue Philippe Auguste, Paris 11^e, RQ. 19.62

Métro : Nation et Boulets-Montreuil.
Magasin ouvert chaque jour, sauf dimanche et jours fériés.



Le
seul qui tient debout

NOUVEAU ! Le pistolet à peindre UNIC

Sans compres-
seur. Garantie
2 ans. Une sim-
ple prise sur
110 V ou 220 V
alternatif pour

peintures, pétroles, huiles, cires, désin-
fectants, etc. Surpuissance concentrée, jet
réglable.

**PRIX CHOC : 86 F (110 V),
105 F (110/220 V.
avec Dévolt.)**

Documentez-vous sur toutes ses possibilités.

Envoi Fco c. remboursement ou paiement à la
commande par mandat-carte, chèque bancaire
ou postal (formule verte).

Documentation n° 30 sur demande, ctre timbre

Renseignements, démonstration
et vente directe :

**UNIC 151, Boul. Magenta
PARIS - TRU. 37-05**

à 20 places est pourvu d'une grande toile protectrice ronde que l'on arbore en forme de toit sur des montants et dont les côtés peuvent être complètement fermés pendant les tempêtes. Le dessus est en rose luminescent pour permettre une localisation facile par les airs.

Exercices de parachutage

Un exercice consista en un saut simulé. Le harnais avait été attaché à un gréement de poulie qui nous fit glisser dans l'eau. Au cours de cette glissade, nous passâmes la séquence du saut et apprîmes à manipuler les sangles afin d'arrêter de pendiller et d'éviter que la coupole du parachute ne se retourne. Vous découvrirez que vous devez faire face au vent. En croisant les sangles en face de vous, votre corps tournera sur lui-même. (Si vous entrez dans l'eau avec le vent dans le dos, vous tomberez la face en avant.) Pendant la descente, il y a lieu de tirer sur les cordes pour gonfler les deux bouées pneumatiques sous vos bras et de les fixer devant vous. Puis, il faut tirer la corde qui déploie la trousse de survie et le canot de sauvetage du paquetage de siège ; chaque chose est attachée séparément à des rides et le canot se gonfle automatiquement. Ne détachez le parachute que lorsque vous touchez l'eau, puis relâchez-le immédiatement. Si vous attendez trop longtemps, le parachute vous traînera sur la surface de la mer, puis il pourra s'ouvrir à nouveau sous l'eau, vous entraîner avec le courant et tirer vers le bas.

Une fois dans l'eau, grimpez immédiatement dans le canot, surtout dans l'eau froide où vous gèlerez en moins d'une heure, et préparez votre équipement de survie. Puis, installez-vous et attendez les sauveteurs ; préparez-vous pour le mal de mer et l'ennui. Il ne reste plus grand-chose à faire dans un canot en haute mer.

Les sauvetages, si l'accident s'est produit dans un rayon de quelques centaines de kilomètres de la terre ou de navires de la marine, s'effectuent généralement par hélicoptère et parfois à l'aide d'hydravions. Les sauvetages à l'aide d'hélicoptères se réalisent avec des colliers de chevaux, échelles de corde ou un nouveau dispositif d'ancre équipé de trois griffes plates. Suspendu à un câble, on le fait descendre dans l'eau et le survivant s'assoit sur les griffes et passe les bras autour de l'axe perpendiculaire. Le collier de cheval est toutefois le meilleur dispositif de sauvetage — même un homme sans connaissance peut être hissé. L'échelle de corde est, à mon sens, le dispositif le plus mauvais. Il n'y a qu'une pieuvre qui puisse l'escalader avec grâce.

Le collier de cheval est passé d'abord sur les jambes et ensuite sous les aisselles, de sorte que le câble soit en face du visage et que l'on puisse enrouler les bras autour de ce câble. Tous ceux qui s'occupent des opérations de survie firent une grimace quand un des astronautes du missile Mercury dont

la photo fut publiée dans tous les journaux, avait endossé le suspenseur par derrière.

Le péché mortel dans une opération de sauvetage, consiste à enlever les bouées de sauvetage et à essayer d'atteindre l'hélicoptère pendant que vous êtes attaché au suspenseur. Vous pouvez retomber et, sans bouée, vous êtes perdu.

Nous terminâmes le troisième jour en étant entraînés à travers l'eau à l'aide de l'embarcation simulant ainsi ce qu'un parachute pourrait faire. Je viens de décrire, au début de cet article, mon plongeon et mon travail avec le canot monoplace. Cela peut être une affaire difficile. Nous avions sauté l'un après l'autre de la tour de l'embarcation. Le saut de 4,50 m simulait l'impact avec un parachute réel. La longue courroie représentait la sangle du parachute. Si nous parvenions à nous dégager, c'était bien. Sinon, l'embarcation nous entraînait, comme ce fut mon cas. Mais un autre homme avait été malmené encore plus rudement.

Un rude chevauchement.

Il fit un saut de routine, mais la sangle resta accrochée et ce fut le début du traînage. L'homme agita ses bras frénétiquement, mais l'instructeur lui parla calmement à travers le porte-voix : « Cherchez le fermoir, appuyez sur les boutons, poussez-les vers le bas puis tirez-les vers le haut ». Il le répéta. L'homme dans l'eau ne pouvait ou bien ne pas l'entendre ou bien ne rien faire.

Il perdit en fin de compte son sang-froid et oublia sa position assise. Il se renversa, sa tête passa sous l'eau et ses bras et jambes commencèrent à battre l'eau. Ce fut un spectacle angoissant, mais l'instructeur, sans sourciller, remit le porte-voix à sa bouche, attendit que la tête de l'homme sortit un instant de l'eau puis répéta les instructions. On aurait cru voir le capitaine Bligh, du *Bounty*, donner la cale humide à un matelot.

Lorsqu'il devint évident que l'homme était épuisé, l'instructeur, l'air dégoûté, dit : « Très bien, remonte-le ! »

L'équipage rehissa l'homme à bord, tousant et vomissant. Puis, ce même équipage lui tourna le dos. Nous autres regardâmes fixement.

Comme j'étais le seul journaliste à bord, j'interrogeai l'instructeur pour savoir pourquoi il n'avait pas fait remonter l'homme plus tôt. Il appuya le porte-voix contre son visage jusqu'à ce que la jante lui creusa la joue et me regarda à travers ses lunettes noires sans battre des paupières. « Si cela avait été une véritable opération de survie, nous n'aurions pas été là pour le remonter. Nous essayons de lui enseigner comment se tirer de l'affaire. »

Dans une opération de survie en haute mer, il s'agit avant tout de rester vivant à bord du canot. C'est peut-être, dans un certain sens, la chose la plus facile, mais également la plus ennuyeuse.

Comme je l'ai décrit plus haut, j'avais réussi plus ou moins bien à me hisser dans le canot

3 NOUVEAUTÉS IMBATTABLES!

LE SABAKI/POCKET



revient à 49 F

Poste de poche PO - GO, cadre incorporé, équipé du

fameux haut-parleur japonais U-300 200 mW. Montage de conception entièrement nouvelle extrêmement simple.

L'ensemble des pièces détachées (avec notice détaillée, schémas et plans) 33,00 F

Le jeu de transistors et diodes 16,00 F

La Pile 2,75 F

Frais d'expédition 4,00 F

LE SABAKI/STUDIOR



revient à 66 F

Poste à transistors PO - GO, cadre incorporé, H.P. de 12 cm, pile 9 volts.

L'ensemble des pièces détachées (pile comprise) avec notice très détaillée, schémas et plans 50,00 F

Le jeu de transistors et diodes 16,00 F

Frais d'expédition 4,00 F

Dimensions : Long. 245 mm, larg. 145 mm, profond. 50 mm. Ce poste a été spécialement étudié pour les jeunes ou les personnes ne sachant pas souder, puisqu'il se monte entièrement avec un simple tournevis. Présentation luxueuse. Face avant moulée en matière plastique grise, grand cadran avec indications des stations.

Poste à transistors

SÉDUCTION/POCKET



PO - GO.

Complet, en ordre de marche.

Coffret en matière plastique incassable, 2 tons. Dimensions : 160 x 95 x 50 mm.

Prix (avec pile) 69,00 F

Frais d'expédition 4,00 F

Règlement : Mandat ou Chèque bancaire à la commande. C.C.P. 5643-45 PARIS

TECHNIQUE SERVICE

17, passage Gustave-Lepeu

PARIS-11*

Téléphone : ROQ. 37-71 — Métro : Charonne

et ensuite, ce ne fut qu'ennui. En chevauchant les vagues, j'aperçus de temps à autre quelques canots jaunes, mais aucun n'était à portée de voix. Je sortis le chapeau de soleil souple de la trousse, mais je ne me rendis pas compte qu'en raison de ma position recroquevillée, les jambes du pantalon de ma combinaison de vol étaient retroussées, exposant mes tibias. A la fin de la journée, ils étaient brûlés par le soleil.

Vers midi, je mangeai quatre morceaux de candi et bus quelques gorgées d'eau dessalée (ce n'était pas mauvais) et je ne pus rien faire d'autre que d'essayer de trouver une position plus confortable. Il n'y en avait pas.

Le lendemain fut pire

En pensant que le canot monoplace est désagréable, je dois dire que le lendemain me réservait un choc et cela pour d'étranges raisons.

On nous divisa en équipes et on nous envoya par-dessus bord comme dans le cas d'un naufrage. On commença à gonfler le canot à vingt places, puis on jeta ce dernier par-dessus bord alors que la bouteille de gaz carbonique continuait à le gonfler et nous sautâmes après lui.

Une fois gonflé, le canot pneumatique à vingt places est constitué en réalité par deux canots assemblés dos à dos. Au cas où le vent le retourne — et il le retourna avant que nous ne parvinmes à le lester — il est identique de l'autre côté. La trousse de survie et l'abri-soleil se trouvent au centre et sont accessibles de chaque côté grâce à des fermetures éclair imperméables. Tout le reste existe en deux exemplaires.

Le premier homme dans le canot a pour tâche de fixer un crampon équilibreur à un tube court qui relie les deux grands anneaux. Le crampon, une fois fixé, empêche qu'une crevaision dans un anneau dégonfle les deux anneaux. Avec un anneau qui maintient le canot à flot, l'autre anneau peut être réparé et regonflé. Puis nous dressâmes la coupole.

Une autre corvée consista à gonfler et à mettre en place la distillerie solaire, un grand récipient de dessalement en plastique rond.

L'eau de mer qui y est versée par le haut est filtrée à travers un tissu imprégné, et produit un litre et demi d'eau potable en moins d'une heure. Après cela, nous n'eûmes plus qu'à attendre, chacun à sa manière.

Il nous avait été dit que l'officier le plus élevé en grade prendrait le commandement du canot, mais il n'en fut rien. En tant que civil, je ne dis rien.

La mer fut très agitée sans interruption, elle souleva un côté du canot pneumatique, passa au-dessus puis souleva l'autre côté. Aucune position ne fut confortable, les jambes se gênèrent les unes les autres, et quelques-uns des hommes eurent immédiatement le mal de mer. Pour votre gouverne, je puis dire qu'il est faux de croire que des pilotes n'ont jamais le mal de mer : j'eus en face de moi deux pilotes de « jet », et tous les deux eurent presque constamment des haut-le-cœur. Nous essayâmes d'écoper l'eau et les matières vomies, mais les vagues déferlaient sans arrêt par-dessus bord.

Nous abandonnâmes tout simplement. Puis certains hommes devinrent calmes, d'autres hargneux, d'autres encore se penchèrent par-dessus bord et ignorèrent tout le reste. Quelques-uns n'ouvrirent jamais la bouche. D'autres parlèrent trop racontant des blagues de mauvais goût qui n'eurent aucun succès. Les râleurs furent les plus pénibles en rouspétant après n'importe quoi et n'importe qui et en blessant les sentiments et rendant l'ambiance désagréable. Aucune amitié durable ne fut conclue sur ce canot, mais nul ne s'en soucia, et cette sorte de tension nous enveloppa tous.

Je le découvris par surprise, mais ce fut la plus grande leçon que j'appris. La démocratie ne peut être respectée dans un canot de sauvetage. Une certaine autorité est nécessaire. Si le groupe en question, où chacun fit ce que bon lui sembla, avait été réellement à la dérive, une catastrophe se serait certainement produite.

L'exercice dans le canot pneumatique à six places ne fut guère plus agréable. On nous partagea en groupes de quatre par canot, et ce fut encore plus inconfortable. Il nous fallut gréer la voile et mettre le cap sur le rivage. Mon groupe était composé d'un lieutenant, de deux hommes engagés et de moi-même. Le lieutenant aurait dû prendre le commandement, mais il ne parla guère. Nous gréâmes probablement la voile la plus flasque des annales de l'histoire navale. Puis chacun de nous commença à faire des suggestions, toutes contradictoires, au sujet de la marche à suivre. Ce fut très désagréable.

La mer est un démon et ne se soucie guère des problèmes de l'homme qui essaie de la domestiquer. Il faut que l'homme trouve lui-même la solution. Mais je suis content de l'entraînement malgré qu'il fût rude et j'ai moins peur de la mer maintenant — et j'ai davantage confiance dans l'équipement qu'avant.

Une chose semble certaine. Quiconque survit à cette école, survivra en mer.

OCCASION FORMIDABLE

Revendeurs, distributeurs

les formules de plantes vertes de
CAMPBELL

CAMPBELL'S

GRO-GREEN

... avec les DIET-X 19

Écrivez pour demander les informations complètes. Le représentant local n'est pas loin.

CAMPBELL Co.

Rochelle 73, Illinois, U.S.A.