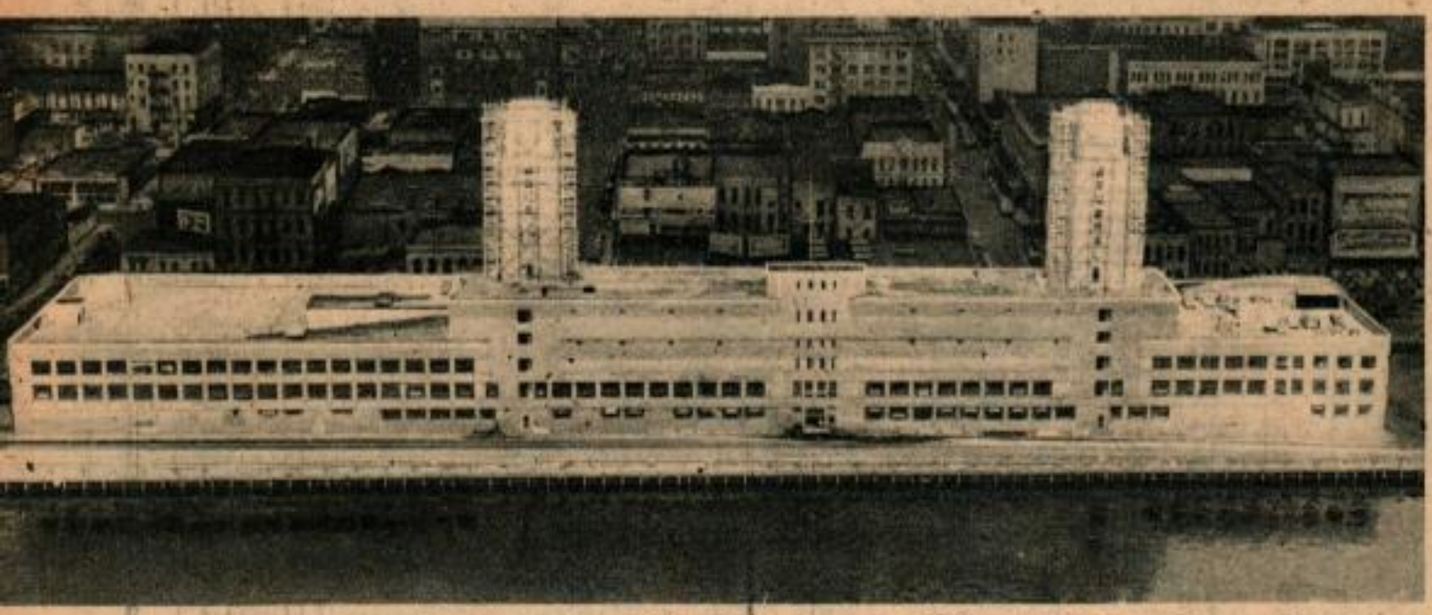
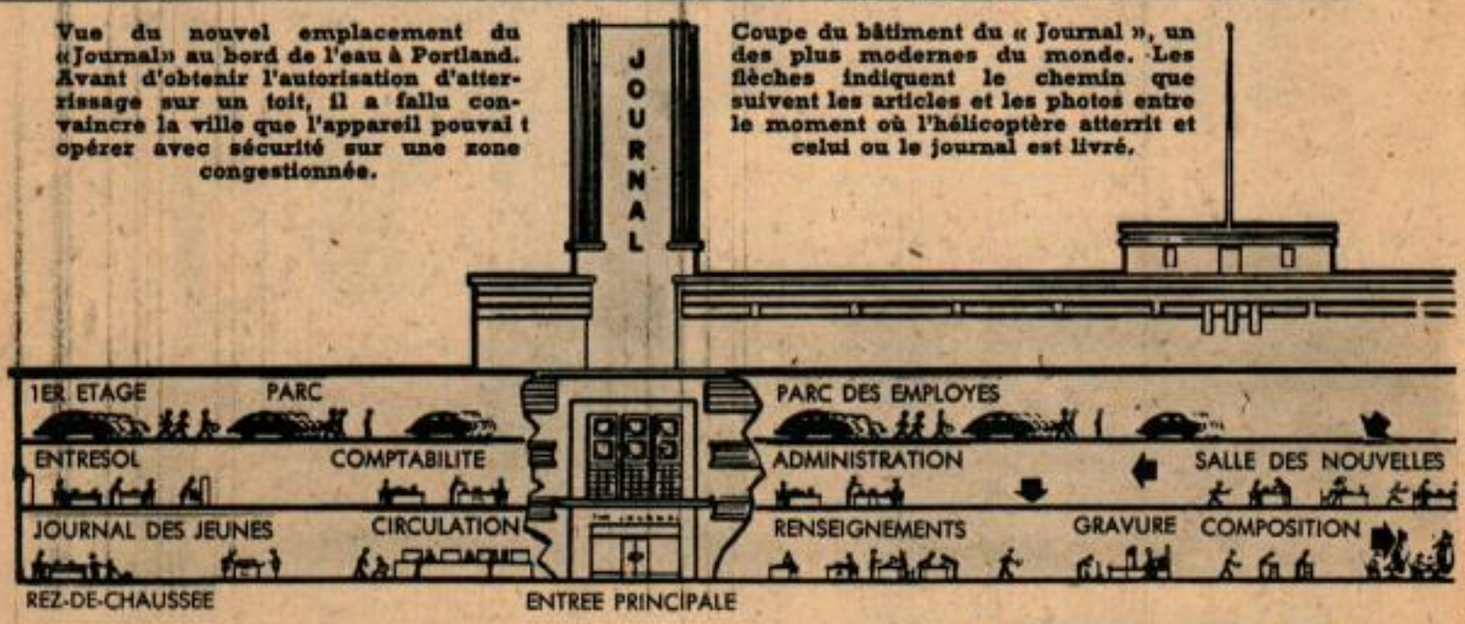
L'Hélicoptère de Presse

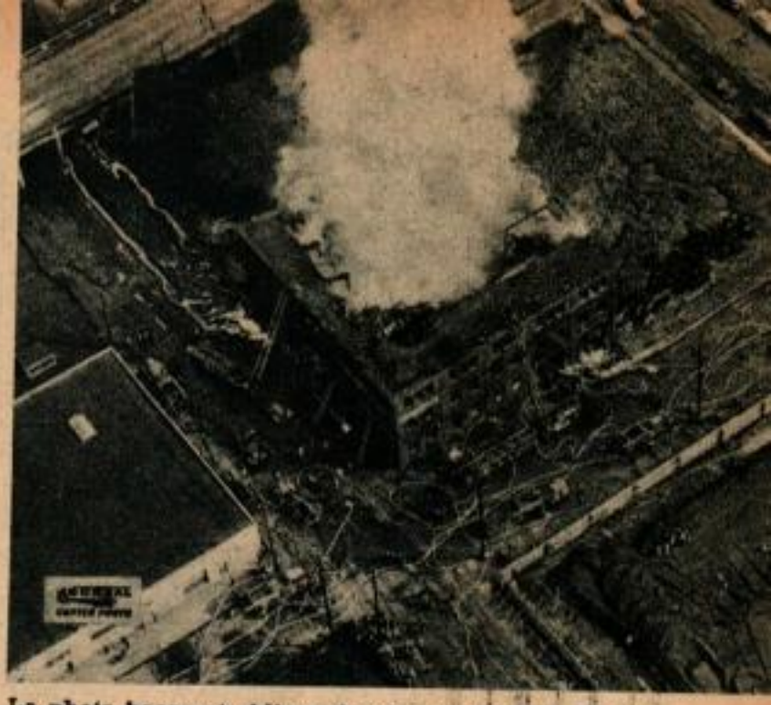
L'hélicoptère du « Journal » peut atteindre 160 km/h après avoir franchi quelques pâtés de maisons.



Vue du nouvel emplacement du «Journal» au bord de l'eau à Portland. Avant d'obtenir l'autorisation d'atterrissage sur un toit, il a fallu convaincre la ville que l'appareil pouvait opérer avec sécurité sur une zone congestionnée.

Coupe du bâtiment du « Journal », un des plus modernes du monde. Les flèches indiquent le chemin que suivent les articles et les photos entre le moment où l'hélicoptère atterrit et celui ou le journal est livré.





La photo basse et oblique de cet accident de chemin de fer, prise de l'hélicoptère, donne une vue d'ensemble plus complète qu'une douzaine de vues prises à terre. Les pompiers étudient les photos d'incendies, dans le genre de celle qui est ci-dessus, pour se rendre compte de l'efficacité des différentes unités de défense.

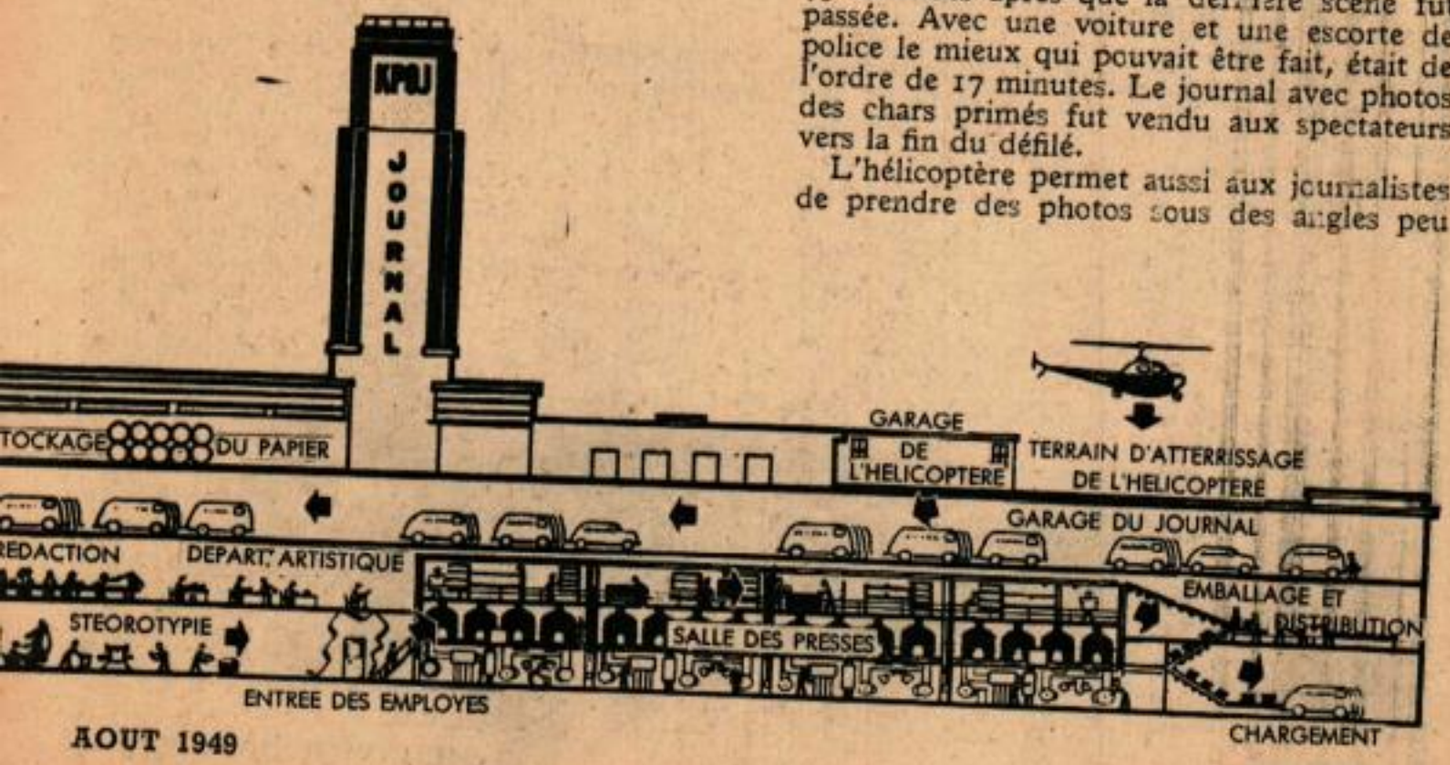
LES photos d'actualités tombent du ciel au « Journal » de Portland et cela grâce à un insecte mécanique, le « Dragonfly » qui se pose sur le toit du journal à 10 secondes du bureau du rédacteur.

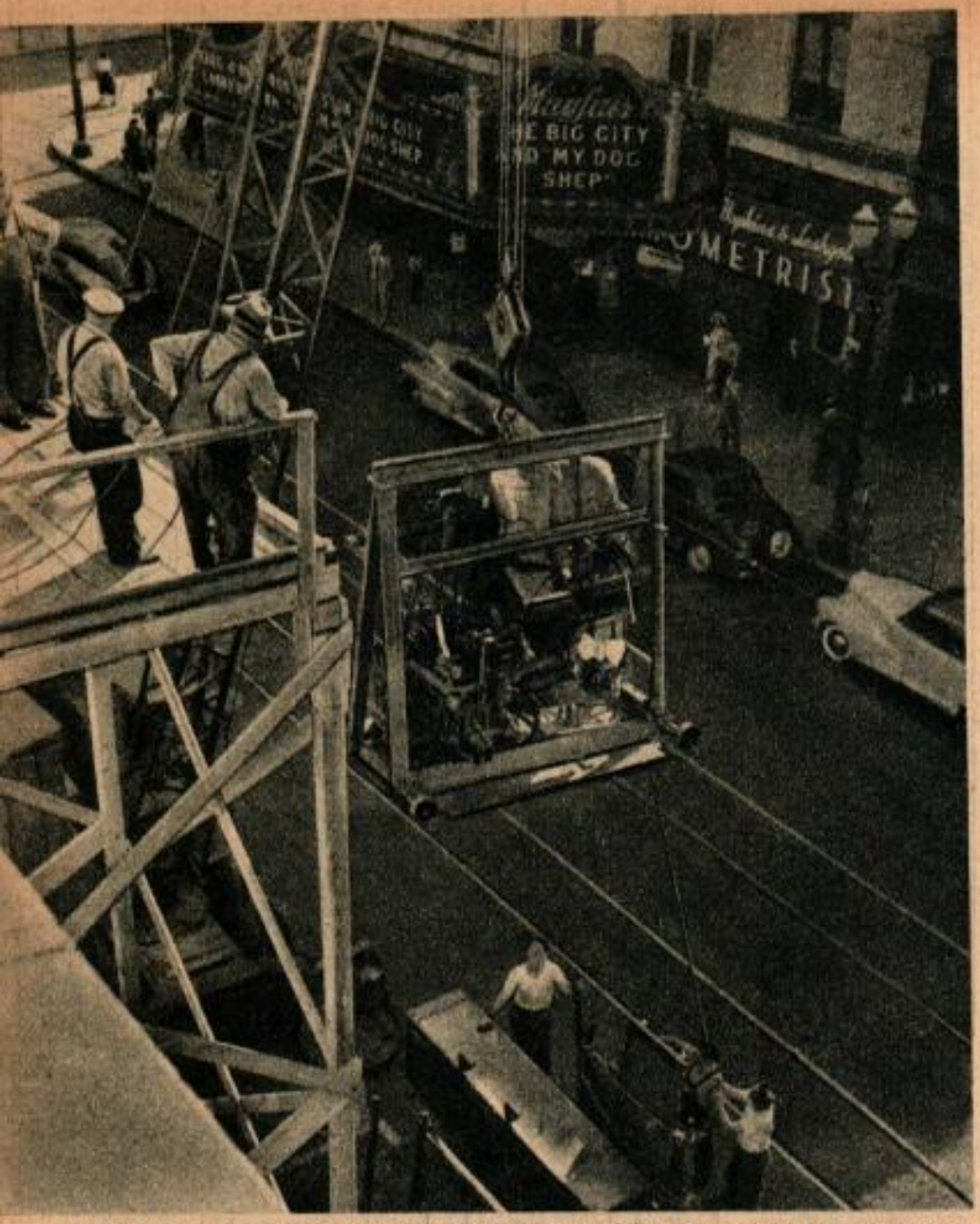
L'hélicoptère du « Journal » est le premier hélicoptère travaillant de façon permanente pour un journal. Grâce à lui, les équipes de pilotes-reporters et photographes rapportent une touche originale dans la manière de traiter des sujets aussi divers qu'incendies, crimes, accidents, événements sportifs et fêtes en plein air. La distance est peu de chose pour cet auxiliaire qui fait 160 km-h. Le terrain d'atterrissage de 10 mètres carrés du nouveau venu est perché au sommet d'un bâtiment de deux étages, contenant l'équipement de presse le plus moderne du monde.

La machine atterrit une fois dans une clairière qui se trouve sur les bords sauvages et boisés de la rivière Rogue pour transmettre par fil et par radio l'histoire d'un assassin fou qui avait terrorisé neuf personnes. Des photos dramatiques ont été ramenées par air à Portland.

Les reportages des grands matchs de football constituent des missions beaucoup moins hasardeuses et beaucoup plus agréables. Un autre exploit du « Dragonfly » lui a valu des félicitations méritées. Des photos aériennes du célèbre festival de la rose à Portland ont été lancées sur le toit du journal, moins de 75 secondes après que la dernière scène fut passée. Avec une voiture et une escorte de police le mieux qui pouvait être fait, était de l'ordre de 17 minutes. Le journal avec photos des chars primés fut vendu aux spectateurs vers la fin du défilé.

L'hélicoptère permet aussi aux journalistes de prendre des photos sous des angles peu





Un chariot spécialement étudié déplace sans dommage des machines Linotype délicates et compliquées jusqu'au nouveau bâtiment. Ce fut si vite fait que les machines fonctionnaient à nouveau avant que les creusets aient refroidi.

courants. La photographie aérienne est plus difficile qu'on ne le supposerait en regardant l'appareil au sol. Bien que ses possibilités de stationnement à basse altitude soient étonnantes, la forte vibration de la cabine oblige à utiliser des temps de pose du 1/400 au 1/800 de seconde pour avoir de bons négatifs. Certains photographes en hélicoptère ont cependant utilisé des temps de pose de 1/50 de seconde, lorsque l'éclairage était mauvais, et ont obtenu des photos passables. Ceci n'est d'ailleurs possible que si le pilote et le photographe travaillent en étroite coordination, pour faire évoluer l'appareil avec le minimum de vibrations et de rotation et en prenant la photo à la fraction de seconde où prévalent les meilleures conditions. Une technique employée par les photographes du « Journal », quand ils prennent des photos du haut du « Dragonfly », consiste à éviter que l'appareil touche les parois de la cabine pendant la photo. Leur corps absorbe ainsi la plus grande partie des vibrations du moteur. La plupart des photos sont faites par les vitres latérales de la cabine, bien qu'on ait obtenu de bons résultats en en prenant certaines à travers l'avant en matière plastique de l'appareil.

L'hélicoptère a également permis de prendre de nombreuses photos qui, jusqu'à présent, étaient impossibles à faire du sol. Ses possibilités d'atterrir sur un très petit espace, moins de 5 m² ont permis aux photographes du « Journal » de se poser dans des endroits inaccessibles autrefois.

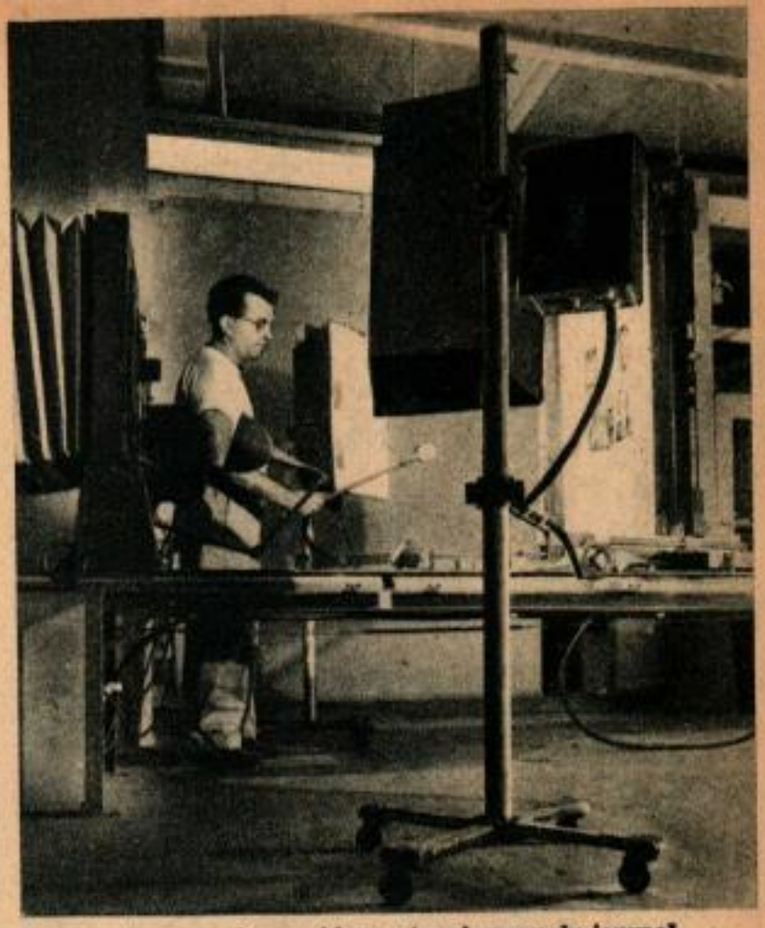
C'est ainsi que pendant l'inondation de Vauport, l'hélicoptère déposa un photographe sur une digue inondée pour prendre des photos extraordinaires, une seconde avant que la digue ne lâche. Le photographe put repartir en toute sécurité là, où des hommes avec d'autres moyens, auraient échoué.

Le journal possède aussi un avion normal plus rapide qui fait parfois équipe avec l'hélicoptère pour recueillir des nouvelles. Quand les distances sont grandes, l'hélicoptère peut, grâce à ses grandes possibilités, amener le matériel sur les lieux et l'avion peut servir à ramener le papier à grande vitesse au bureau de Portland.

L'hélicoptère est une conduite intérieure construit par la Bell Aircraft; il est capable de vitesses allant de 1 à 160 km/h. Il vole en avant, en arrière et sur le côté, ou peut rester stationnaire en l'air. Le pivotement complet des roues avant permet de le déplacer plus facilement sur le sol dans des endroits étroits. Son rotor à deux pales est mû par un moteur Franklin refroidi à l'air. Un petit rotor de queue fournit la commande de direction et les couples. Il peut refaire son plein d'essence dans les stations se trouvant au bord de la route.

L'hélicoptère est peint en blanc sur le dessus, en vert en dessous avec une bande transversale orange comme les camions de livraison du journal. Un équipement radio, émission et réception, maintient l'équipe en contact fréquent avec le sol. Il ne fut pas facile d'obtenir l'autorisation de la ville de faire décoller un hélicoptère d'un im-

Les articles des journalistes-aviateurs et des autres sont rédigés au bureau de la copie.



Les photos envoyées rapidement au bureau du journal sont transformées par la caméra de photo gravure en une plaque de zinc pour l'impression.

meuble de la basse ville. Elle ne fut obtenue que lorsque les autorités furent convaincues qu'un moteur en panne ne signifiait pas un accident.

Lorsque le moteur s'arrête, l'appareil peut atterrir en toute sécurité dans une descente commandée grâce à la circulation de l'air dans les gros rotors qui restent en mouvement. Les terrains de sport, les parcs et même les rues moins encombrées qui se trouvent dans les villes, même les plus importantes, peuvent servir de terrains d'atterrissage de secours.

Le « Dragonfly » du journal a gagné ses lauriers et fait l'admiration de tout le monde, même du critique dramatique. Il devint enthousiaste après être allé avec lui à une représentation de Shakespeare en plein air. Il revint avec des photos à temps pour son papier du dimanche.

L'hélicoptère du « Journal » et son bâtiment magnifiquement équipé offrent une démonstration parfaite du triomphe étonnant de la machine dans la Presse. Le papier du reporter commence par être composé dans des machines Linotypes très compliquées et rapides, puis il va au département photogravure où texte et images passent sur un cylindre métallique, puis sont envoyés par convoyeurs aux grandes presses, qui sont peut-être parmi les machines actuelles les plus impressionnantes.

Le journal passe ensuite à travers un système étonnant de convoyeurs mécaniques au département courrier. Avec une précision infaillible, ils distribuent des centaines de milliers de quotidiens dans leurs glissières respectives au bout desquelles un système parfaitement organisé de camions rapides les distribuent aux kiosques et aux porteurs qui, rapidement, vont vous présenter les dernières nouvelles du monde à votre porte.

La nouvelle presse Hoe du « Journal » est la machine la plus moderne du genre, et celle qui a le meilleur rendement. C'est la plus grande presse de journal du Nord-Ouest; elle peut produire plus de journaux à l'heure (135 000 journaux de 40 pages) que n'importe quelle autre. Ses 700 tonnes reposent sur une dalle en béton de 3 m 60 de large, 45 m de long et 45 cm d'épaisseur. La dalle est supportée par dix piles de 90 cm en acier et béton de 10 à 20 m de long, enfoncées jusqu'au rocher. La fondation de cette presse est séparée de la construction principale, aussi les vibrations de la presse ne se communiquent pas aux bureaux. Les 16 parties de la presse et leurs plieuses s'étendent sur 48 m et ont 7 m de haut. Les presses ont nécessité 19 camions pour être transportées de New-York.

Il faut 102 moteurs pour faire fonctionner la presse et ses accessoires. Le fonctionnement est commandé par 700 boutons poussoirs. Ceux-ci établissent 2 010 contacts électriques à travers 56 km de câblage. L'impression en quatre couleurs est possible sur plusieurs pages et en deux couleurs pratiquement sur toutes les pages.

Les machines Linotype, à gauche, transforment les mots écrits en caractères qui forment les nouvelles du jour. Les clichés de zinc ou galvanos et les caractères sont mis en forme dans la salle de composition. (Photo ci-dessus)

Ci-dessus, sous 7 tonnes de pression, l'impression au creux de la forme est faite sur une matière à base de papier. Ci-dessous, le métal fondu, pressé contre la matière, forme une plaque courbe qui va à la salle de la presse, à droite.

Trente cinq freins dynamiques sur la presse, aidés par des freins séparés sur chaque moteur, arrêtant la presse au bout de quatre rotations du cylindre, même quand les 700 tonnes de la machine sont en pleine vitesse. Ce n'est pas l'arrêt en cas d'incident, mais l'arrêt normal.

Si quelque chose de sérieux arrivait à la presse en mouvement, une goupille de cisaillement l'arrêterait instantanément à l'endroit de l'incident, libérant ainsi les engrenages. Une nouvelle goupille peut être remise en quelques minutes après que l'on ait réparé la machine. L'ensemble utilise 6 millions de Kilowatt-heure d'électricité par an, de quoi suffire à 1 482 maisons moyennes.

Les 2 7000 Watts d'électricité nécessaires pour chauffer seulement le gros creuset

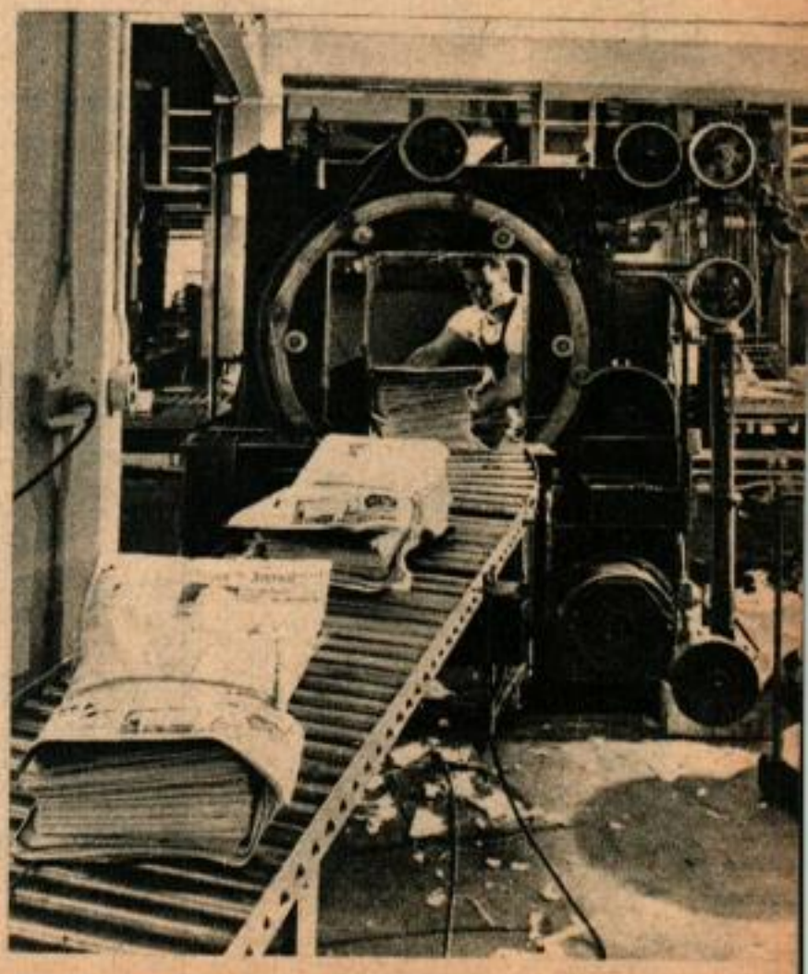
Les plaques métalliques courbes sont ensuite placées et fixées sur les cylindres de la presse géante Hoe qui imprime, coupe et plie les journaux terminés. C'est la plus grande presse de la région; elle sort 135.000 journaux de 40 pages à l'heure.

métallique de la salle de stéréotypie permettraient à 2 700 lampes de 100 Watts d'éclairer simultanément.

Des ateliers sont nécessaires pour l'entretien de l'équipement mécanique sans cesse grandissant du « Journal ». L'un juste à côté de la salle de presse a un tour, trois presses, une façonneuse et une meule. Il est aussi équipé d'un équipement de soudure électrique et à l'acétylène. Un autre atelier dans le département linotypie est spécialisé dans le travail de ce département. Il a une foreuse, un tour et une meule.

La plus grande partie de l'équipement de la nouvelle installation a été tout spécialement étudié par les membres du « Journal ». Particulièrement impressionnant et heureux est le dispositif très étudié de convoyeurs sur lequel les nouveaux clichés stéréotypés vont du département stéréotypie jusqu'en haut des grandes presses à deux étages.

Cette machine a deux artères de travail. L'une est faite pour un appareil de moulage qui en fait quatre à la minute et l'autre pour un appareil à trois moulages à la minute. Les deux sortent les plaques en parfaite synchronisation, grâce à leur position dans la presse. Elle comporte toute la gamme des contrôles modernes depuis les systèmes à contact électrique synchrone jusqu'à l'œil électrique. Le convoyeur retourne également les plaques après édition pour leur refonte dans les creusets chauffés électriquement.

Après cet aperçu général sur ce gigantesque mécanisme de précision, il apparaît à chacun que les départements « reportage » d'un journal moderne ont fort à faire pour se tenir à la hauteur de leurs frères mécaniciens avec leurs inventions et leurs machines.

Les journaux vont par convoyeur jusqu'à la salle d'expédition pour y être comptés, ficelés et expédiés. Finalement, ils aboutissent par des glissières aux camions de livraison qui attendent.