



Je suis allé en Orient

par le

PONT AÉRIEN DU PACIFIQUE

A la base de Fairfield-Suisun en Californie, une flotte de quadrimoteurs attend le départ. Ci-dessus, carte montrant le trajet effectué au-dessus du Pacifique.

Le nouveau C-97 possède une porte latérale qui sert pour le chargement au moyen d'un camion muni d'un plateau mobile sur système articulé. Les anciens modèles ne possédaient qu'une trappe sous la queue.

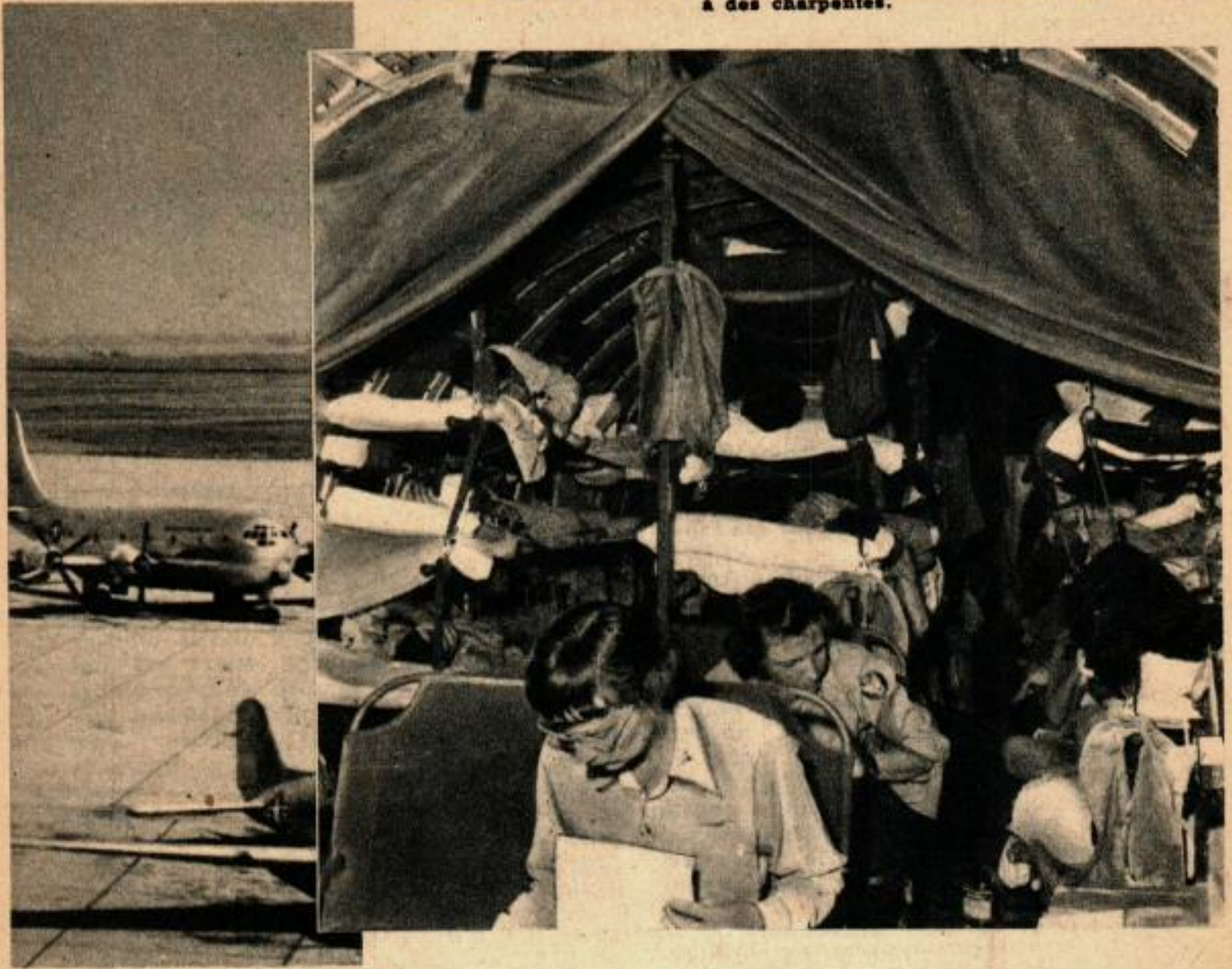


1^{re} PARTIE

PARTANT de la base de Fairfield-Suisun en Californie pour aller au terrain d'Haneda près de Tokio, j'ai voyagé sur un avion chargé de 10 tonnes de matériel de guerre. L'appareil est un C-97 à deux ponts du type transformable. Au départ, c'était un cargo plein de matériel, au retour, un hôpital transportant 64 blessés sur des civières. Une chose certaine, c'est qu'on ne pouvait songer à comprimer ces soldats pour faire de la place à un journaliste, je le savais d'ailleurs avant le départ.

Installé dans la tour de contrôle de l'aérodrome de Fairfield-Suisun sur les collines surchauffées situées à 72 km au Nord-Est de San Francisco, je regardais les avions monstrueux placés l'un derrière l'autre. A l'aube, on les voit partir l'un

Sur le terrain d'Haneda, près de Tokio, les avions sont rapidement transformés en avions-hôpitaux. Le C-97 transporte ainsi 64 civières fixées par des courroies à des charpentes.



après l'autre le long de la piste d'envol en ciment, dans un bruit de tonnerre, utilisant les vents dominants de la région, vents qui ont donné leur nom au terrain d'aviation. Le sergent m'apprend que Suisun est un nom indien signifiant « vent de l'ouest ». Ce vent facilite l'envol des avions chargés d'essence C-74, C-54 et enfin les C-97 à deux ponts, tous lourdement chargés d'essence, d'armes, de personnel. Cet aérodrome est le point de départ d'une traversée de 9 700 km au-dessus du Pacifique, le plus long vol militaire de l'histoire.

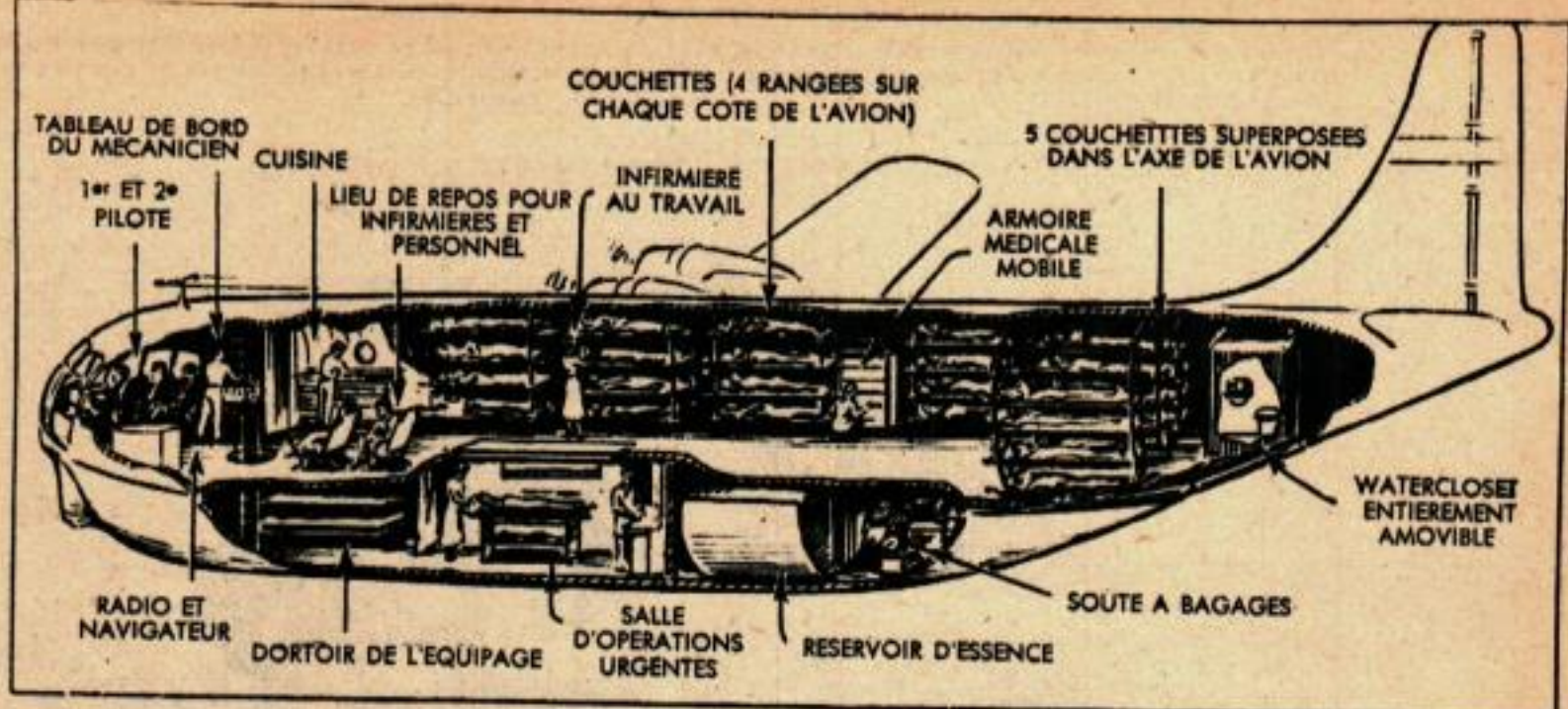
C'est seulement 30 à 40 heures plus tard que les pneus rabotent la piste d'atterrissage de la base d'Haneda au Japon, près de Tokio. Encore quelques heures et les hommes et le matériel sont sur le front.

Au retour, on commence par enlever de l'avion, tout ce qui se trouve à bord et à le nettoyer. En 20 minutes, les colonnes et les supports nécessaires pour tenir les civières sont mis en place et 64 civières sont prêtes à recevoir les blessés venant du front, — quelques heures seulement après leurs blessures — et qu'on envoie se faire soigner dans les hôpitaux des villes où ils demeurent en temps de paix. Durant mon voyage, un

trafic de 100 avions survolaient constamment le Pacifique.

Au début de la guerre de Corée, en juin 1950, la Division du Pacifique du Service des Transports militaires ne comprenait que quelques avions C-54. Maintenant, à Fairfield et autres aérodromes, l'activité est incessante, car l'effectif est passé à 200 appareils. Tous ne sont d'ailleurs pas des avions militaires. Certains ont encore les insignes des compagnies civiles dans lesquelles on les a réquisitionnés, soit 17 compagnies américaines, la RCAF et une compagnie belge. Ces avions ont été utilisés par le Service des Transports militaires l'été dernier au cours duquel ils ont servi de flotte de secours. A mesure que les militaires ont davantage de matériel fourni par les usines, les appareils retournent à leurs compagnies.

L'ensemble de ces avions est plutôt disparate, car les avions commerciaux, au moment où ces lignes ont été écrites, constituaient environ le quart du matériel et les compagnies avaient fourni les pilotes ainsi que le personnel avec ses uniformes. Ces appareils, en cas de trafic spécialement chargé, peuvent être utilisés d'une façon intensive, les départs se faisant toutes les 5 minutes.



Vue en coupe d'un C-97 à deux ponts montrant son aspect lorsqu'il est transformé en un hôpital volant comportant une salle d'opérations d'urgence.

On peut voir des employés des Pan American Airways débarquant d'avions des lignes de l'Alaska et des uniformes de l'United prendre place dans des appareils des lignes du Nord-Ouest.

Les résultats sont pourtant là. Avant le franchissement du 38^e parallèle, en juin dernier, le service des transports militaires du Pacifique transportait 70 tonnes de matériel et d'hommes chaque mois. En août, le chiffre était passé à 100 tonnes par jour. Le chef de cette organisation est le Major Général Laurence Kuter qui a commandé le pont

aérien de Berlin et qui utilise l'expérience ainsi acquise à organiser un travail analogue en Corée. Il nous explique que le tonnage augmente continuellement. Au cours des 40 premiers jours, on a transporté 1 500 tonnes de marchandises importantes et 15 000 personnes, soit l'équivalent d'une division complète. Tout cela a franchi le Pacifique sans encombrés.

La consommation en essence des avions pour un aller-retour est de 56 m³ d'essence, soit la consommation d'une voiture américaine pendant 22 ans.

Le pilote lors du décollage doit effectuer 125 vérifications et il faut 20 minutes pour en venir à bout.



Une visite sur les pistes d'atterrissage donne une idée de l'importance colossale des opérations. Les camions et les monte-charge hydrauliques vont et viennent sur le terrain et chargent les marchandises les plus étonnantes : Du sang (entier) emmagasiné dans des vases disposés par rangées et conservé dans de la glace pulvérisée contenue dans des boîtes de carton, du plastique, des fusées, des munitions, des pièces détachées de tanks, de mitrailleuses, de radio, des moteurs de bombardiers et des capotes en matière plastique pour les avions de chasse.

Les C-97 ont des treuils servant à hisser à bord le matériel qu'on apporte. Un C-97 du modèle Strato-fighter (cargo stratosphérique) a des portes au-dessous de la cabine, sur les côtés, etc. Par ces ouvertures, on fait entrer des moteurs de bombardiers

qui chargent tout un camion et qui disparaissent rapidement. Dans un autre, on fait sortir du fuselage un plan incliné sur lequel monte tout seul un petit véhicule de campagne qui est aussitôt boulonné sur le plancher de l'avion. Plusieurs fois par jour, les vastes hangars du camp d'aviation sont ainsi vidés, et ils couvrent des hectares.

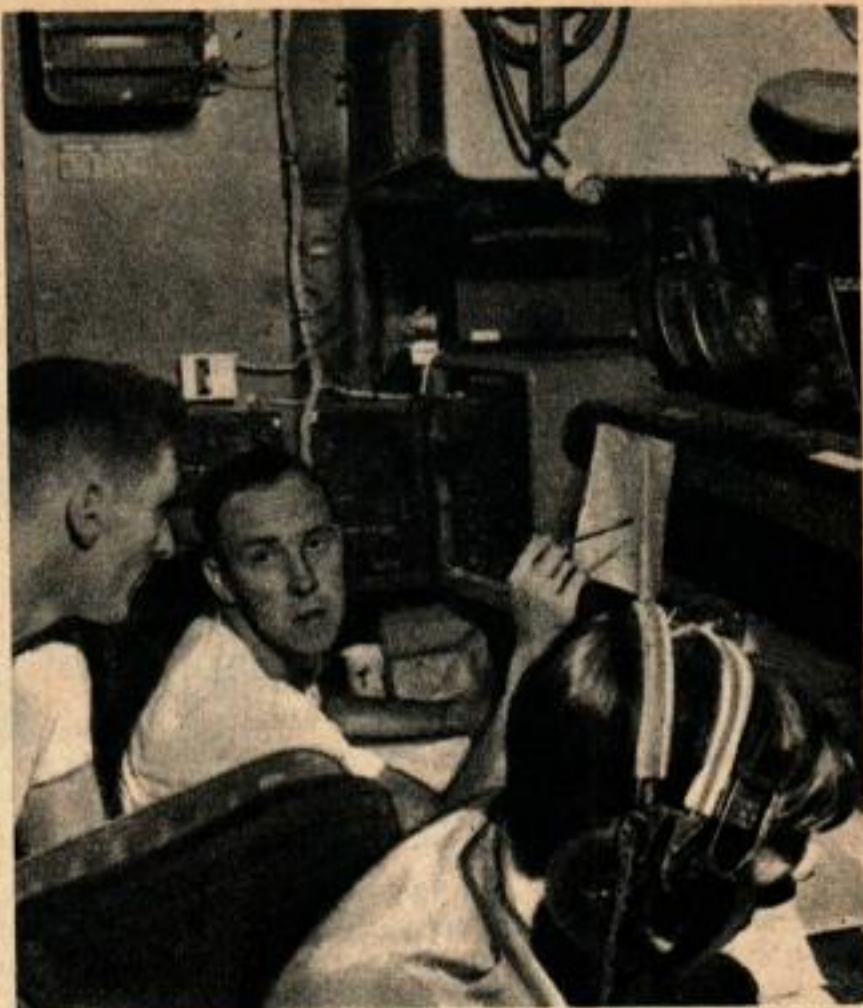
Les virtuoses du transport ne perdent pas leur temps à consulter des documents pour savoir quelles sont les charges limites, la vitesse, la consommation, la capacité des treuils et des palans des avions, la largeur des portes et des trappes de chacun des trois types d'avions utilisés. Le chargement et le déchargement sont pourtant rapides. A Honolulu, où l'on fait parfois des transbordements, on a depuis longtemps peint sur le sol des plans en couleur des planchers des avions ce qui permet de mettre en place à l'avance les marchandises en tenant compte de leur poids, de leur position dans l'avion, de leur nature, etc. Le déchargement sera ainsi facilité au maximum, car l'on tient compte également de l'ordre de déchargement des objets embarqués.

A quelque distance de là, vers les bâtiments de service, des hommes casqués, bottés et armés montent dans l'avion avec leur matériel et s'installent sur les civières servant de couchettes, disposées sur les bas-côtés de l'avion. Ceci, disent-ils, est nettement plus confortable que les sièges d'acier utilisés autrefois. Je me suis rendu compte par la suite que c'était exact. Pendant la nuit, tout le monde possède son lit.

Presque tous les avions quittant le terrain de Fairfield transportent du personnel et du matériel. Les C-54 emportent 35 passagers ou 3,6 tonnes de matériel. Les C-97 emportent 9,5 tonnes ou 50 passagers. Les C-74, les plus gros de tous, ont une capacité de 12 tonnes ou de 74 personnes. Tous peuvent faire du ramassage en vol pour prendre différentes marchandises, la consommation d'essence étant plus faible dans le sens Honolulu-Japon.

Les lignes militaires au-dessus du Pacifique utilisent trois routes, la plus courte est le grand cercle passant par Mac Chord, près de Tacoma dans l'État de Washington, Anchorage dans l'Alaska, les Iles Aléoutiennes, Shemya et Tokio, soit une longueur de 9 650 km parcourus en 30 heures.

Les autres routes utilisent un voyage un peu plus long au-dessus du Pacifique, mais où l'on bénéficie d'un temps plus favorable pendant tout le parcours et où l'on trouve des chapelets d'îles utilisables pour les escales de ces avions rapides et fortement chargés. Les deux routes vont de Fairfield-Suisun



L'opérateur du Loran (appareil de navigation) est continuellement au travail au-dessus du Pacifique afin de calculer sa position et de fournir des renseignements au service de direction à Fairfield avec lequel il reste toujours en rapport. Ci-dessous, W.C. portatif utilisé par les C-97, appareils prévus pour le matériel, mais qui finalement transportent des hommes.



au terrain de Hickham à Honolulu, soit le chemin maximum au-dessus de l'eau : 4 000 km durant de 9 à 10 heures selon le type d'avion et le genre de vents rencontrés. De là, les avions civils et militaires s'élancent vers Midway ou Wake Island, minuscule archipel de corail, et enfin, dernière étape : Tokio. C'est la route que j'ai suivie, longueur 11 000 km, durée 36 heures.

Les avions plus petits ou plus chargés sautent d'île en île en passant par Hickham, Johnston, Kwajalein, Guam, Tokio, longueur 13 000 km, durée 45 heures.

(Suite page 139)

Je suis allé en Orient par le pont aérien du Pacifique

(Suite de la page 19)

De Tokio, les avions font la navette avec le front après avoir été chargés de tout le matériel transporté par les gros avions. Depuis longtemps, les utilisateurs ont comparé ce trafic à l'utilisation d'un tuyau d'arrosage qui apporte de loin la marchandise utile sur le lieu d'emploi. Ici, les avions-navette sont la lance du tuyau.

Ces avions transportent en général cinq navigants : pilote, second pilote, navigateur, radio, mécanicien. A l'arrivée, l'équipage se repose et un autre prend l'avion en charge et repart. Le remplissage des réservoirs et les essais prennent un certain temps. Normalement, l'avion ne reste pas à terre plus de une ou deux heures. En cas de besoin, les voyages peuvent durer plus longtemps.

La radio joue un rôle important dans ces navigations à longue distance, car elle permet au terrain de Fairfield de rester toujours en communication avec les appareils. Les calculs de position sont envoyés toutes les heures par l'avion au plus proche Centre aérien des Communications qui les envoie à son tour aux bureaux de Fairfield. Dans ces derniers, on reporte la position de chaque appareil sur une vaste carte. Si l'un des avions semble dans une position difficile, les employés de Fairfield le savent avant l'équipage qui se trouve à 3 500 km de là.

Sur une vaste étendue d'eau salée, comme le Pacifique, la radio a facilement des dérangements. Les pilotes cherchent toutes les stations possibles, explorant toutes les gammes de longueurs d'onde jusqu'à ce qu'ils trouvent une station. Les positions obtenues sont immédiatement envoyées à la station qui les relaie à son tour vers Fairfield.

Mais le transport rapide de matériel vers le front n'est qu'un aspect de l'activité et de l'histoire du Pont aérien au-dessus du Pacifique. Plus ingénieux encore est l'emploi des avions pour le transport des blessés de la ligne de front vers les États-Unis, emploi qui n'est possible que grâce à la transformation rapide des avions-cargos en ambulances volantes complètement équipées. Sur toute l'étendue du Pacifique et de ses annexes, les techniciens, avec une ingéniosité bien américaine ont inventé et installé des équipements permettant le maniement de cette machine spéciale et fragile qu'est le blessé. J'ai vu par exemple, des rampes en plan incliné et des élévateurs permettant aux blessés marchant avec des béquilles de gagner l'avion en moitié moins de temps que par les procédés habituels. Des voitures de boulangerie transformées en ambulances apportent leurs chargements de 9 civières, tandis qu'ailleurs une remorque de camion transformée peut en transporter 30 à la fois.

Les infirmiers et les médecins m'ont expliqué comment on a transformé le C-97 à deux ponts en un hôpital volant avec salle

Apprenez l'Anglais* tel qu'on le parle en Angleterre



Aucun livre ne peut vous apprendre à parler une langue étrangère correctement. Pour y parvenir, vous devez entendre l'accent, le rythme, les mots usuels du langage courant. Linguaphone vous apprend par cette méthode rapide, correcte et sans effort. Vous apprenez en écoutant sur votre phonographe les voix enregistrées des plus grands professeurs de chaque pays. En moitié moins de temps qu'il n'en faut d'habitude, cette méthode vous permet de parler, lire et écrire une langue et, surtout, de comprendre quand on vous parle. Ce n'est pas un travail ardu : dès le début vous

vous trouvez dans l'ambiance des conversations du boulevard, du café, de la plage, etc. Consacrez-y seulement quinze minutes par jour, chez vous, quand vous le désirez, et dans trois mois vous pourrez vous exprimer librement dans n'importe quelle langue de votre choix.

Renseignez-vous sur cette unique et moderne méthode pour apprendre les langues. Postez le coupon ci-dessous. Tous les détails vous seront envoyés gratuitement par retour.

LINGUAPHONE POUR LES LANGUES

* ou une de ces 21 langues

ALLEMAND PORTUGAIS
ESPAGNOL RUSSE

Autre langue

Indiquez la langue de votre choix ainsi que les raisons pour lesquelles vous désirez l'apprendre.

Raisons

NOM

ADRESSE

A L'INSTITUT LINGUAPHONE (DEPT. M. 70)
12, Rue Lincoln (Champs-Élysées), PARIS-8^e

Veuillez m'envoyer gratuitement votre livre de 28 pages sur Linguaphone et les détails pour faire un essai gratuit de 8 jours chez moi.

Pour la Belgique : 18, r. du Méridien, Bruxelles.

d'opération en bas et dortoirs en haut. C'était sur l'un de ces gros Boeing que j'ai fait mes 11 000 km de Pacifique. A mon retour, j'ai voyagé sur le même appareil avec 64 patients, couchés dans leur civière, 12 navigants, 3 infirmiers, 2 adjoints et 2 docteurs. Mais tout cela, je vous le raconterai plus en détail le mois prochain. (Suite dans le prochain numéro).



Une Situation d'avenir en étudiant chez soi

— CALQUEUR
— DÉTAILLANT
— DESS. D'EXÉCUTION
— PROJETEUR
(Tous les C.A.P.
de la Métallurgie)

DESSIN INDUSTRIEL

DU MONTEUR...
... AU SOUS-INGÉNIEUR
ÉMISSION RÉCEPTION
(C.A.P. de Radioélectricien)

RADIO-ÉLECTRICITÉ



AUTOMOBILE

... COURS SPÉCIAUX PAR CORRESPONDANCE

- COURS du JOUR et du SOIR en RADIO
- DIPLOMES D'ÉTUDES
- SERVICE DE PLACEMENT
- PRÉSENTATION aux Diplômes d'État
- TRAVAUX PRATIQUES

- | | |
|---------------|--------------|
| — MÉCANICIEN | — MÉCANICIEN |
| — ÉLECTRICIEN | — PILOTE |
| — MOTORISTE | — AVIATEUR |

Brochures gratuites
détachées à l'

AVIATION



INSTITUT PROFESSIONNEL POLYTECHNIQUE 8, Rue d'Uzès - PARIS (2^e)

CORRESPONDANT POUR LA BELGIQUE : Monsieur Fernand HURIAUX à HEER-SUR-MEUSE, Province de NAMUR