

Je suis allé en Orient par le Pont aérien du Pacifique

DO NOT WALK ON OR
ELEVATOR WELL



Un ascenseur à civières entièrement formé de tubes d'acier fait partie du matériel embarqué sur le C-74 et accélère les opérations de chargement et de déchargement des blessés.

II^e PARTIE

Les matériels embarqués sur le C-97 sont chargés par des trappes situées à l'arrière de l'appareil. Le plancher de la soute a 18 m de long.

JE suis installé dans la large cabine vitrée du Boeing Stratofreighter; contrairement à la cabine de la plupart des avions, celle-ci est assez vaste pour contenir cinq autres personnes sans gêner l'équipage.

L'aspect de l'installation rappelle un peu la façon dont les metteurs en scène d'Hollywood imaginent l'intérieur d'une fusée interplanétaire. Une étrange lumière rouge éclaire indirectement une foule d'instruments et de commandes qui emplissent d'immenses panneaux couvrant les murs et la moitié du plafond.

Des centaines d'aiguilles lumineuses brillent dans la demi-obscurité. Des petites lampes témoin s'allument et s'éteignent à mesure que le pilote, le deuxième pilote et le mécanicien échangent des ordres et font des vérifications au milieu des moteurs qui tournent. La liste





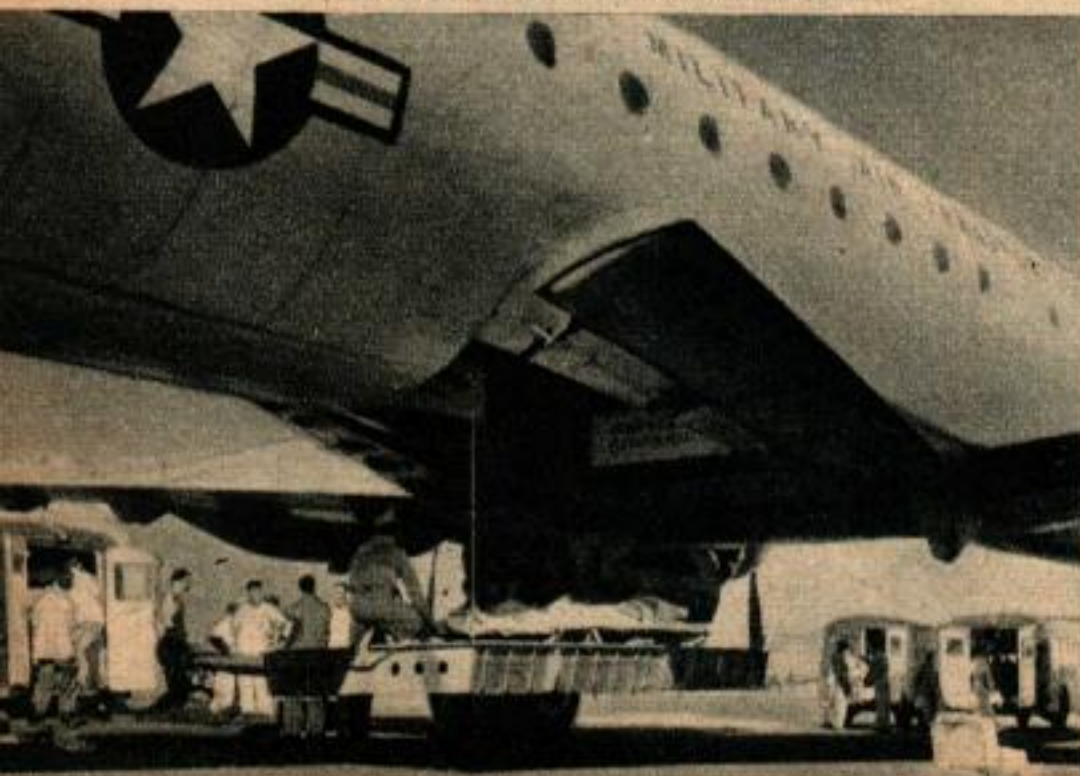
Rampe inclinée à commande hydraulique utilisée pour charger les civières à Haneda Field près de Tokio. On peut régler sa hauteur selon le type d'avion.

des vérifications comporte 125 points à regarder et à noter, l'opération demande 20 minutes.

Enfin, avec une vibration qui fait trembler les dents, les quatre moteurs Wasp Major, totalisant 14 000 chevaux, arrachent l'avion. Dans un bruit qui défie l'imagination, nous courons sur la piste de l'aérodrome de Fairfield-Suisun près de San Francisco et nous prenons notre essor en pleine nuit pour parcourir la première partie du trajet le plus long du monde, 10 800 km, pour aller à Tokio en passant par Oahu et Wake Island.

Il y a un jour à peine, ce même C-97 du service des Transports militaires se posait à Suisun avec un chargement de 60 grands blessés en provenance du front du Pacifique, tous couchés dans leur civière sur le pont supérieur. Maintenant, quelques heures plus tard seulement, il repart en sens inverse, pour aller chercher d'autres blessés.

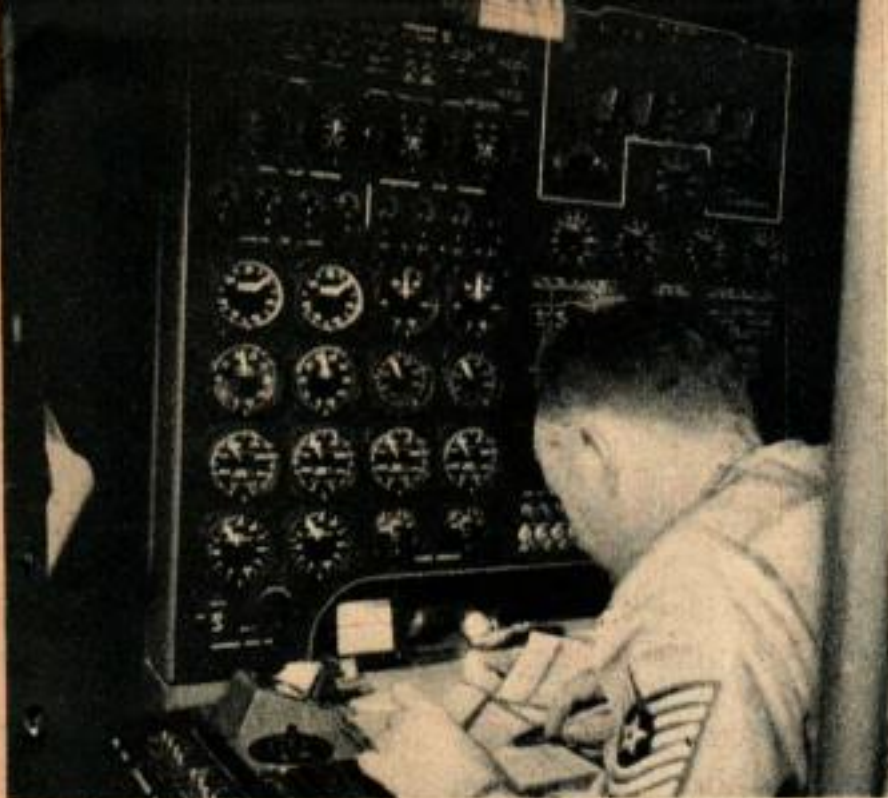
Les trappes arrière du C-74 permettent l'introduction des plates-formes. La scène se passe à Fairfield-Suisun.



Mais sur ces lignes, il n'y a pas de voyage à vide. L'ambulance volante a été transformée en un cargo volant transportant 11,5 tonnes de matériel de première urgence. On peut transporter au maximum 19 tonnes. Pour l'instant, nous ne transportons que 3 moteurs de bombardiers, des armes et des munitions. De vastes caisses renferment du sang frais pour les transfusions, il a été préparé à Fairfield et mis en caisse dans des récipients entourés de glace pilée. Avec cet emballage, il reste utilisable pendant deux semaines à la température de 3° C.

Les ambulances transformables si confortables que l'on utilise aujourd'hui, sont assez différentes des premiers modèles utilisés par Napoléon sur ses champs de bataille et qui consistaient en voitures légères tirées par des chevaux qui s'enlisaient dans la boue ou cahotaient les occupants au hasard des chemins de la campagne de Russie. Durant la guerre de 1914, les Français utilisèrent des avions pour le transport des blessés, mais la régularité des transports aériens n'était pas grande à cette époque. Même les avions américains qui, au cours de la campagne d'Europe en 1944, évacuèrent 1,5 millions de blessés, ne peuvent se comparer aux quadrimoteurs géants faisant le même service au-dessus du Pacifique.

L'appareil de 74 tonnes consacré à ces transports et sur lequel je suis embarqué ressemble plus à une baleine volante qu'à un avion. C'est l'un des derniers modèles livrés. Les équipages appellent familièrement ces avions « Anytime », « Sometime », et « Overtime » (N'importe quand, Quelquefois et Heures supplé-



Le mécanicien dans son antre doit surveiller 211 cadrans et commandes, à bord du C-97.

mentaires). Ces noms sont peints en blanc sur les dômes de radar. Le nôtre est « Anytime ». C'est un modèle agrandi des superforteresses volantes B-50, il mesure 33,5 m du nez à l'arrière du gouvernail. L'envergure est de 43 m et l'empennage vertical s'élève de 11,6 m au-dessus du sol. Une coque double en aluminium étanche à l'eau protège tout l'intérieur. Le pont supérieur allant de la cabine de pilotage aux trappes arrière a une longueur de 18 m. On y loge 60 civières ou 134 personnes ou un poids équivalent de marchandises. En faisant sortir par l'arrière deux plans inclinés montés sur roues qui font partie de la charpente de l'avion, on peut faire entrer ou sortir de la panse entrebaillée de l'avion, 2 canons de 105 mm, ou un petit tank, ou des camions de 2 500 kg pilotés par leurs conducteurs lors de la manœuvre.

Ces installations fonctionnent à merveille selon le mot de l'ingénieur qui les a installées. Lors des essais, il amena un camion militaire sur le plan incliné, machine qu'il conduisait pour la première fois de sa vie. Il eut une certaine émotion alors qu'il avança avec précaution sur la rampe, avant d'incliner l'avant de sa voiture pour la faire rouler sur le plan-

Les civières deviennent les lits des blessés, elles sont superposées par 4 ou 5.

cher. Puis il fallut ressortir. Le passage sur le bord de la trappe fut émouvant. Lorsqu'il vit que le fonctionnement du système était possible, il recommença la manœuvre avec une réussite parfaite. Les camions et les tanks, même lorsqu'ils sont pleins de boue glissante, sont faciles à embarquer et débarquer grâce à ces rampes.

Les trappes latérales ou portes servent pour l'introduction des objets plus petits et le treuil hydraulique contenu dans l'avion rend inutile l'emploi d'élévateurs extérieurs. Ce treuil est également très utile pour parachuter des objets au-dessus d'un endroit déterminé. Sur le monorail circulent 17 crochets qui évacuent 11 tonnes de marchandises en 12 secondes.

Le pont inférieur de l'avion est divisé en deux par des réservoirs de combustible et par le passage de l'aile. Il assure le logement de l'équipage ou de 23 blessés supplémentaires sur leur civière, à l'avant. A l'arrière, sont des colis. Déjà les médecins envisagent d'utiliser cet espace pour installer une salle d'opération très complète. Cette salle communiquerait avec le pont supérieur par une trappe et permettrait de descendre les civières des blessés devant être opérés. On pense que les opérations les plus urgentes et de meilleurs soins pourraient être assurés durant le voyage même. On éviterait ainsi d'aller chercher les blessés dans des hôpitaux installés en arrière du front.

Nos 14 000 chevaux nous entraînent dans le ciel à la vitesse de 480 km/h sans aucune difficulté. Sur une traversée du Pacifique qui comporte des vols de 9 à 12 heures sans escale,





Flacons de sang en conserve pour les transfusions de sang. Ils sont maintenus à la température voulue au moyen de glace pilée. La caisse est elle-même isolée.

il faut deux équipages complets pour assurer le vol : capitaine, pilote, navigateur, radio, mécanicien et assistant. L'un des équipages dort sur des lits de camp, tandis que l'autre travaille. J'ai passé une partie de la nuit avec les hommes au repos.

Le poste de pilotage est plein d'activité pendant que l'avion vole au-dessus du Pacifique à une altitude variant entre 3 et 7 km, au milieu d'une mer de nuages. Derrière le capitaine, le mécanicien garde les yeux fixés sur les 211 cadrans, commandes, boutons, etc. qui assurent le mouvement et la vie de l'énorme navire aérien. Si quelque chose va mal, les lampes-témoin blanches s'allument. Le radio est en communication constante avec les postes au sol, faisant toutes les heures une vérification de la position de l'avion, tout est d'ailleurs transmis à la base de Fairfield-Suisun qui centralise les documents radio relatifs aux vols. Le navigateur a les yeux fixés sur son Loran et reporte sans arrêt la position de l'avion. De temps en temps, il fait une observation astronomique par le dôme transparent au-dessus de sa tête.

Bien qu'aucun avion assurant le service du Pont Aérien n'ait eu l'occasion de tomber à l'eau, cette question est assez importante pour donner lieu à quelques conversations au-dessus de l'Océan qui s'étend sur des milliers de kilomètres. Le capitaine Leon Musgrove mena à bien ce vol, fort de son expérience du pont aérien de Berlin et il n'eut pas encore là l'occasion d'un atterrissage difficile. « Toutefois, nous confie-t-il, j'ai eu dernièrement quelque émotion à moitié chemin entre Fairfield et Hickam. Un vent debout impitoyable nous

fit consommer notre essence à grand débit. J'arrivai à Honolulu avec 150 litres environ dans mon réservoir de secours, même pas ce qu'il fallait pour faire un tour de piste. »

Que se passe-t-il si l'un de ces appareils est en panne sur l'eau et se voit obligé d'amerrir? L'opérateur de radio du bord a déjà longuement médité sur cette question et il sait déjà tout ce qu'il faut faire en pareil cas. « Supposez que nous venions à perdre le contrôle de 3 moteurs sur 4. Cela se passe par exemple, entre Tokio et Midway pendant que nous revenons au bercail avec un plein chargement de blessés. Au large des bases stationnées sur les îles, le service des secours de l'Air entretient un certain nombre d'avions amphibies Grumman SA-16.

Les opérateurs de radio de ces bases sont continuellement à l'écoute de nos émetteurs. Dès que le pilote m'a annoncé que nous sombrons, j'alerte Tokio, Midway, Guam, Kwajalein, Johnston et Shemya. Chacun de ces postes reçoit notre position par radio que le navigateur calcule à l'instant même, grâce à son Loran. Pendant le temps que nous mettons à tomber, les amphibies ont déjà décollé. Si l'on n'a pas le temps d'envoyer un S.O.S., ils seront quand-même alertés automatiquement d'après ma dernière position.

Bien que personne ne l'ait vérifié expérimentalement et que personne n'y tienne, tout le monde sait que le C-97 peut flotter indéfini-

Des soldats reposent sur le pont inférieur. Le pont supérieur est chargé de matériel de première urgence.



ment s'il lui arrive de se poser sur une mer qui ne soit tout de même pas trop démontée. »

Le capitaine Musgrove m'explique : « L'avion est à cabine étanche. Pour pouvoir y rétablir la pression au sol, il faut donc que la coque soit étanche à l'air. Elle l'est donc aussi à l'eau. Si nous tombons à l'eau avec un chargement de matériel, nous ouvrons les portes arrière, et, en quelques secondes, nous jetons à l'eau tout le contenu de l'avion afin de soulager notre flottaison. Si nous sommes chargés de blessés, nous les mettons sur des radeaux dès le début du sinistre pendant que l'on vérifie l'étanchéité des joints. Si l'étanchéité est bonne, nous serons tous à l'abri dans la coque bien plus confortablement que sur des radeaux. »

Le rétablissement de la pression rend le séjour à bord des C-97 idéal pour les blessés. L'avion peut voler à 9 km d'altitude, ce qui économise du combustible et permet un voyage moins secoué par suite du calme de l'atmosphère à ces hauteurs. Dans de telles conditions, on peut transporter en toute sécurité n'importe quel chargement.

La vitesse avec laquelle on transforme un transport de matériel en hôpital volant et inversement, est un miracle de l'ingéniosité américaine. Ces appareils passent leur temps à se transformer en transports de troupes, transports de matériel ou transports de blessés. Après un bref séjour à Honolulu où je changeai d'avion et après un arrêt pour faire le plein d'essence en pleine nuit à Wake, au cours duquel j'eus le

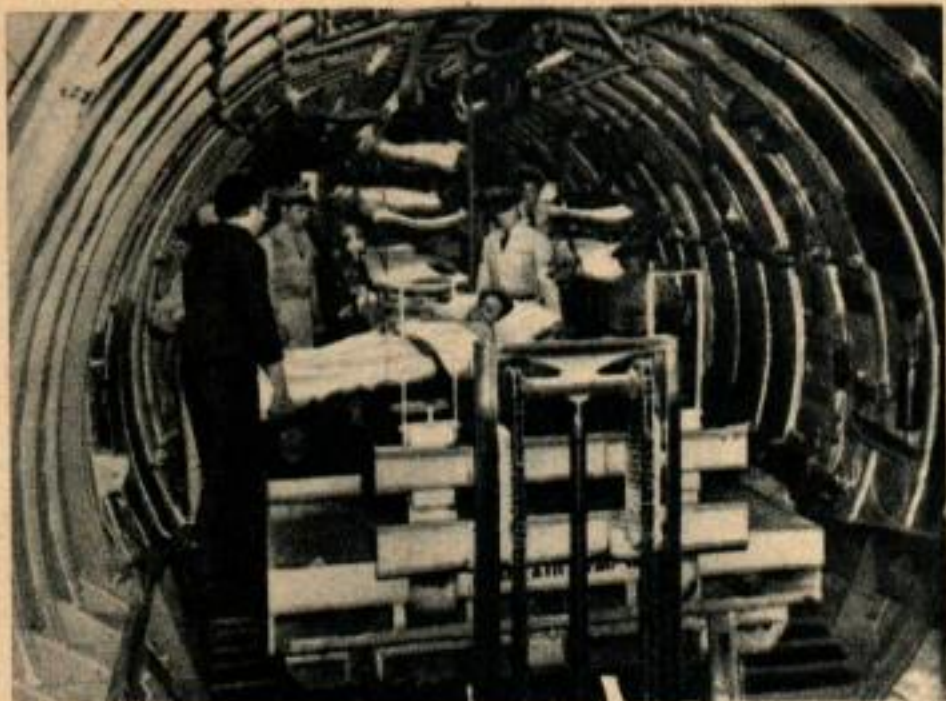


Un râtelier facilement maniable par un seul homme transporte 8 blessés. Le râtelier s'adapte au système élévateur de l'avion C-74 qu'on voit à l'arrière.



À l'intérieur de la cabine de la remorque servant d'ambulance, on voit les supports en acier fixés dans les murs de la remorque et qui servent à recevoir les brancards sur l'aérodrome de Fairfield-Suisun. Les blessés sont acheminés (ci-dessous) du terrain d'aviation à l'hôpital, immédiatement après leur débarquement.





Le pont supérieur du C-97 avec ses civières directement prises sur les camions et qui sont hissées par la trappe arrière de l'avion.



Le pont de 18 m de long est prévu pour le transport des troupes. Le pont supérieur peut transporter 134 personnes. Ci-dessous, une infirmière va et vient et s'occupe des blessés.



temps de manger un œuf sur le plat et de boire une tasse de café à Quonset, nous arrivâmes à Tokio au cours du matin suivant.

C'était lundi, nous avions quitté Fairfield le vendredi soir. Quelque part entre Wake et la côte verte du Japon, nous avons perdu un dimanche, mais lors de notre retour nous avons joui de deux mardis (les changements de date ont lieu lors du franchissement du 180° méridien).

L'aéroport d'Haneda a une très grande activité. L'arrière-plan est un amas de décombres provenant des usines bombardées pendant la dernière guerre. Les avions arrivent avec leur chargement de blessés et d'autres arrivent avec un chargement de matériel en provenance des États-Unis. Continuellement ont lieu des décollages dans toutes les directions.

Les voitures de pompiers suivent chaque nouvel avion arrivant sur le terrain avec des blessés, elles l'accompagnent sur tout le terrain et assistent au débarquement. On ne saurait prendre trop de précautions avec des gens qui ne peuvent se déplacer par leurs propres moyens.

Notre 97 a été déchargé de son matériel et nettoyé en une heure. Encore 20 minutes et les civières étaient installées, prêtes à recevoir leurs occupants qui ne se présentèrent que le lendemain.

Pour faciliter la manutention de ces blessés couchés, le personnel a installé un ensemble remarquable d'équipements. A l'aérodrome d'Haneda, on remarque un plan incliné actionné hydrauliquement pour pouvoir monter et descendre les blessés, quelle que soit la hauteur de la porte d'accès de l'avion au-dessus du sol. Les jours de pluie, la plate-forme à civières est munie d'un toit en étoffe pour protéger les occupants.

Sur certains avions tels que les gros C-74, il n'est pas besoin de rampe inclinée ni de plateau élévateur. L'avion comporte sa propre plate-forme de 3 x 4 m suspendue par des câbles aux quatre coins et qui est actionnée par un treuil hydraulique. Elle soulève 3 civières à la fois. Un pilote sur ces lignes a inventé un système de râtelier à civières entièrement fait avec des chutes de tubes et quelques ferrailles. On accélère le trafic, car ce râtelier transporte 9 civières à la fois.

(Suite page 138)

220 modèles...



CALENDROGRAPHE
Étanche, lumineux
18 Rubis, Shock-resist
Trotteuse centrale
NOUVEAU POUSSOIR

...de qualité : montres, carillons, bijoux, or, orfèvrerie offerts avec TROIS GARANTIES par le grand spécialiste de Besançon. - 46.000 clients satisfaits dans 37 pays.

Catalogue 52 pages **GRATUIT**, sans engagement.

Indiquer le nom de ce journal S.V.P.

DIFOR

DIFOR BESANÇON (Doubs)

Je suis allé en Orient par le pont aérien du Pacifique

(Suite de la page 22)

Le lendemain, 1 heure avant le départ, arriva de l'hôpital de Tokio un certain nombre de blessés transportés dans des ambulances, elles transportent 9 civières installées sur des crampons. Les civières sont installées rapidement dans l'avion. Les blessés affectés de maladies contagieuses sont groupés sur les côtés du fuselage. Les blessés gros et lourds sont placés sur les couchettes du bas. Chaque civière est mise en place par une équipe d'aides qui font les aménagements à bord. Sur chaque côté sont placées 5 couches de civières superposées tenues par les poignées qui s'adaptent à des ferrures solidaires des parois du fuselage. Les poignées situées vers le centre sont attachées à de fortes courroies qui vont du plancher au plafond. Vers le centre il y a encore de la place pour mettre 5 autres civières superposées. « Le nez de l'occupant du haut racle les commandes qui passent au plafond, nous dit l'infirmière. Mais il ne s'en soucie pas, car il est heureux de rentrer chez lui. » On peut emporter 60 blessés en haut, 23 sur le pont inférieur et quelques autres enfin dans l'extrémité arrière du fuselage.

Le nouveau capitaine m'explique que nous devons charger 37 malades, 2 infirmières et 2 infirmiers. De plus, à Midway, nous avons pris en outre 27 blessés, une autre infirmière et un assistant médical qui avaient été déposés là par une panne de moteur.



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



...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
- ÉLECTRICIEN
- MOTORISTE
- MÉCANICIEN
- PILOTE
- AVIATEUR

AUTOMOBILE

Brochures gratuites détaillées 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

Il n'y a pas trop de place pour loger 80 blessés et 3 infirmières dans un avion. Les infirmières chauffent les soupes sur des fourneaux électriques en acier inoxydable qui sont des cuisines portatives avec placard, étagères pour pots à eau, cafetières, etc. On installe ce meuble lors de l'embarquement des personnes. Le personnel médical dispose de malles renfermant tout ce qu'il faut pour soigner les blessés depuis la seringue hypodermique jusqu'aux paquets de pansements.

L'innovation la plus remarquable se présente sous la forme d'un meuble que l'on apporte au moyen d'un chariot avant le décollage et qui est un cabinet de toilette en aluminium pour 2 personnes. On le hisse à bord avec la grue de l'avion par la trappe où passent les civières et il reste sur la trappe pendant le voyage.

Quelques minutes plus tard, nous sommes en route pour les États-Unis. Les côtes montagneuses du Japon disparaissent derrière nous et nous montons dans le crépuscule à 5 km d'altitude. Dans le quartier des blessés, les infirmières vont et viennent, lancent un bref rayon de leur lampe électrique pour voir si les hommes dorment ou s'ils ont besoin de quelques soins. En avant, les assistants médicaux ont ouvert leur infirmerie portative et travaillent à plein rendement. Des rangées d'ampoules et de seringues, des mètres de bandes, des fioles, tout ce qu'il faut pour soigner les gens.

Le capitaine invite souvent les malades qui peuvent marcher à visiter le poste de pilotage, ce qui les intéresse beaucoup. Lorsqu'ils sont trop nombreux, ils deviennent gênants et le navigateur a vite fait de les expulser avec le sourire.

Le soleil des tropiques était haut dans le ciel à notre arrivée à Midway, îlot de corail situé aux 2/3 de la distance qui nous sépare de Honolulu. Nous nous posons pour faire le plein d'essence et prendre un repas chaud. Cette île possède une curiosité naturelle qui est l'oiseau dit « gooney bird », l'oiseau le plus stupide du monde. La piste d'atterrissage est pleine de ces oiseaux aussi gros que des poulets. Ils arrivent devant les avions, se font massacrer par les hélices et embarrassent les pilotes.

A Midway, nous embarquons le reste des blessés et nous nous lançons vers Honolulu où les voitures de boulangers viennent prendre nos blessés. Ces derniers sont descendus rapidement et expédiés vers l'hôpital, où ils

AVIATION

Un ensemble très complet de documents sur l'aviation dans le monde. Les plans de construction de deux maquettes volantes, dont une à réaction.

100 pages — 300 photos
60 francs



MÉCANIQUE POPULAIRE

154, rue du Faub. St-Denis - PARIS (10^e)
N° C. C. P. 5.4 09-16

NOXYDOL

Composé liquide tensiologique pour

**DÉBLOQUER
DÉROUILLER
DÉGRIPPER**

ECROUS - BOULONS - GOUJONS - RACCORDS

NOXYDOL

facilite la rotation

Une goutte suffit

G. E. BARTHELEMY
64-66, Rue DeFrance, VINCENNES (Seine) DAU 16 08

MÉCANICIENS AUTO RATTRAPEZ LE TEMPS PERDU



Gagnez plus, améliorez votre situation ou votre affaire, en mettant à jour vos connaissances.

Perfectionnez-vous, devenez un vrai spécialiste qualifié et « à la page », rapidement, chez vous, sans déranger vos occupations.

Vous le pouvez par une méthode très sérieuse, toute récente et essentiellement pratique, servie par de grands professionnels « actifs », et qui traite de toute l'automobile actuelle : marques françaises et étrangères, tourisme, poids lourds, Diesel, tracteurs, mécanique, électricité, réparations, dépannage, entretien, organisation, etc.

Résultat garanti - Essai sans frais

Services de renseignements techniques, documentation professionnelle, placement...

Dossier explicatif illustré n° 4307 gracieusement sur demande (préciser pour professionnel ou pour débutant) à l'É. T. N., l'École spéciale d'Automobile, 20, rue de l'Espérance, PARIS (13^e) ou, en Suisse, Gorges, 8, NEUCHÂTEL.

restent un ou deux jours pour changer les pansements. Puis de nouveau, ils sont embarqués vers San Francisco. Enfin, après 12 heures, les dernières du voyage, le 97 emporte un chargement de blessés de la veille, déposés là par un autre avion, et en route pour la Californie.

La nuit était exceptionnellement claire lors de notre arrivée à San Francisco, nous passons au-dessus de la Golden Gate, tout est illuminé et resplendit dans la nuit à côté du Pacifique obscur. Il y a des murmures de satisfaction chez les blessés, surtout chez ceux qui sont près des fenêtres et qui voient le paysage. Dans quelques jours, après un dernier examen médical, l'ambulance aérienne continentale les emportera vers l'hôpital le plus voisin de leur résidence.

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. P 4)
 12, Rue Lincoln (Champs-Élysées), PARIS-8^e

Veillez 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.