

Dans la lointaine Corée, un avion s'écrase. Quelques heures plus tard, les causes de l'accident sont étudiées et l'on édicte de nouvelles règles pour éviter le retour d'un tel désastre.

Ils défient la Mort dans les Airs

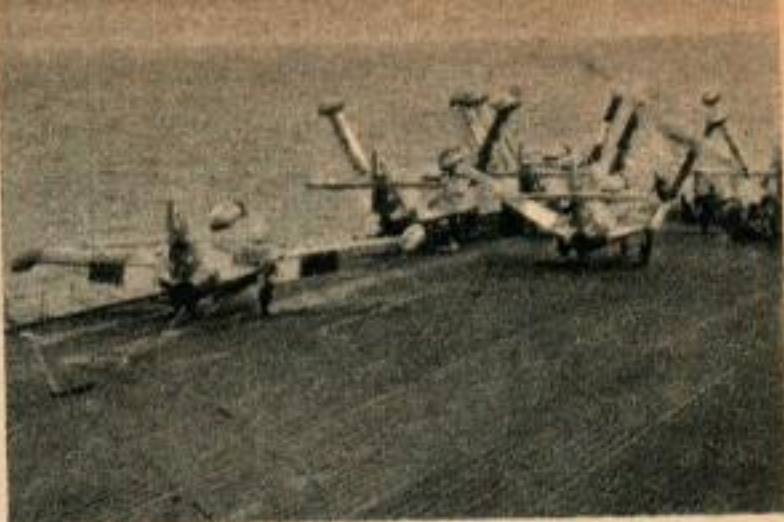
DANS ce matin d'hiver, une pâle lueur éclaire faiblement le pilote de chasse qui marche en retenant son souffle sur les rizières gelées du Nord de la Corée. Lorsqu'il se retourne, il voit derrière lui un géant qui le suit, c'est un soldat chinois qui ne le quitte pas d'une semelle. Il se demande pourquoi il ne s'arrête pas pour lui envoyer une balle. Une seule fois, le pilote tire. Il envoie trois projectiles de 9,6 mm, des balles traçantes : toutes font mouche ; puis, le tir s'arrête.

Cet incident était connu dans tous ses détails, 96 heures plus tard à Washington par un représentant de la Sécurité Navale dépendant de la Direction des Opérations Navales. Les faits communiqués étaient portés à la connaissance d'un groupe de pilotes qui examinèrent le comportement de leur camarade de Corée et en tirèrent des conclusions dont le résultat fut la diffusion de consignes sur la tactique que doit adopter l'aviateur se trouvant dans une situation analogue.





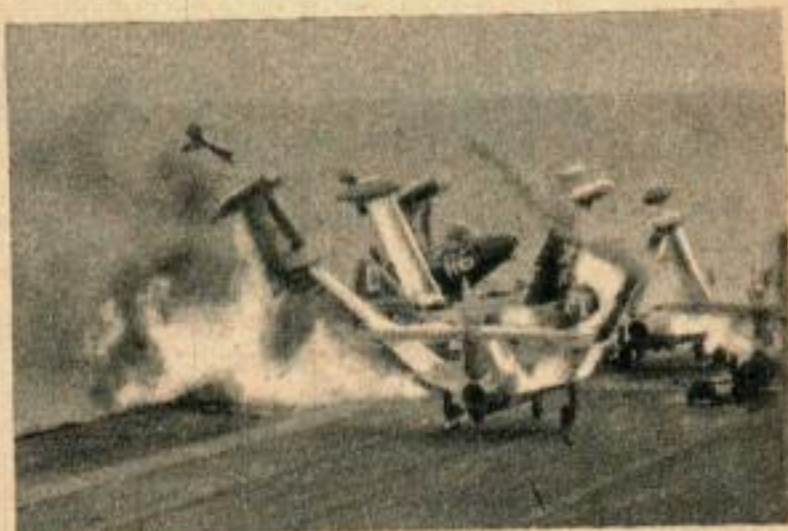
Ces photos représentent un accident lors de l'entraînement des pilotes sur un porte-avions. Ici, l'avion s'écrase sur une barrière.



L'avion roule à grande vitesse vers un avion immobile sur le pont, cependant que le pilote essaie d'empêcher l'accident.



La collision. Quatre avions à réaction sont endommagés.



L'avion percuteur passe par dessus bord, entraînant deux autres appareils.

Les trois avions jetés à l'eau flottent à côté du porte-avions. La cause de l'accident provient de la tentative du pilote de se poser sur le pont alors qu'on lui avait dit de s'en écarter.



Ces consignes furent étudiées à fond, l'affaire étant examinée dans ses moindres détails, depuis le moment où, à 5 h. 30 du matin, l'avion fut lancé d'un porte-avions, pour une mission de harcèlement et de reconnaissance météorologique.

On apprit que le pilote avait commencé sa mission à l'aube sur la côte Est de la zone Wonsan-Hungnam dont les Chinois utilisaient les chemins de fer et les routes pour apporter des vivres et des munitions aux troupes du front.

Lorsqu'il décolla, l'avion se dirigea vers la zone indiquée accompagné d'un deuxième appareil qui le convoyait latéralement (on appelle cet avion un *ailier*). Ils atteignirent la baie désignée et remplirent leur mission sans incident. L'ailier vira, se dirigea vers le Nord et adressa par radio à son guide le salut suivant : « Bonne chasse ! »

L'autre avion se dirigea vers l'Ouest et se trouvait à 10 mn de vol de Wonsan lorsqu'il aperçut au-dessous de lui, dans l'obscurité, trente à quarante camions dont les lanternes étaient allumées. L'altitude était de 2.000 m environ et l'avion piqua vers le sol. En entendant le bruit de son moteur, les conducteurs des camions éteignirent leurs lumières.

Alors que le pilote faisait le tour du convoi pour voir s'il le couvrait bien tout entier, il nota que deux des conducteurs avaient laissé leurs lumières allumées. Le convoi s'était arrêté dans l'espoir, pensa le pilote, que l'obscurité les dissimulerait tous.

Il piqua pour l'attaque et fit le tour du secteur occupé par le convoi. Dans la lumière indécise des balles traçantes et des bombes, le pilote aperçut de la fumée et pensa qu'il avait mis le feu à quelques-uns des véhicules.

Il remonta à toute vitesse dans l'espoir de mieux dominer l'ensemble de la scène. Il vit alors que trois camions avaient allumé leurs feux et cherchaient à s'enfuir. Le pilote jeta encore quelques bombes, puis pensa que toutes ces cibles en ligne droite lui permettaient de faire des tirs à la mitrailleuse pour en atteindre un certain nombre. Il appela à la radio son ailier pour lui signaler ces camions ; mais, dans sa bande de fréquence, il entendit les conversations des pilotes de bombardiers appartenant à son propre groupe de combat et qui se pressaient vers un train filant à toute vapeur vers l'abri d'un tunnel voisin. Le pilote de chasse décida de jeter un coup d'œil sur les zones de Hamhung et de Hungnam où ses camarades étaient en train d'opérer.

Lorsqu'il y parvint les bombardiers avaient tout transformé en un amas de ferraille. Son ailier l'ayant rejoint, ils abandonnèrent les bombardiers et se dirigèrent vers le Sud de la ville.

L'avion-guide aperçut un pont qui constituait une cible facile et décida d'y laisser tomber ses deux dernières bombes. Il monta à 570 m et tout semblait aller pour le mieux lorsqu'il ressentit un choc.

C'était le premier coup au but d'une batterie de D.C.A. qui l'avait laissé descendre avant de tirer dessus. Une traînée de fumée

étant sortie de l'avion, les artilleurs pensèrent qu'ils l'avaient bien atteint et le poursuivirent à coups de balles traçantes. Cependant, l'avion cherchait à s'enfuir le plus vite possible de la ville de Hungnam, bien pourvue d'une défense anti-aérienne assez mordante.

Bientôt, il se trouva enfin hors de portée des balles explosives et rechercha la sécurité des navires vers lesquels il se dirigea. Il poussa les gaz le plus possible mais l'avion continuait de descendre en vol plané.

Il se brancha sur la bande de fréquence utilisée pour les appels au secours et envoya son message : « Je suis touché et je cherche à atteindre la mer ».

L'ailier lui répondit : « Je vous accompagne ».

L'avion dont le moteur était touché avait gagné de la hauteur à la suite de son piqué et se trouvait à 900 m. Le pilote se dirigea vers l'Est en mesurant mentalement, avec angoisse, le chemin parcouru centimètre par centimètre. Il pensait toujours aux navires hospitaliers et espérait qu'ils enverraient un hélicoptère pour le chercher.

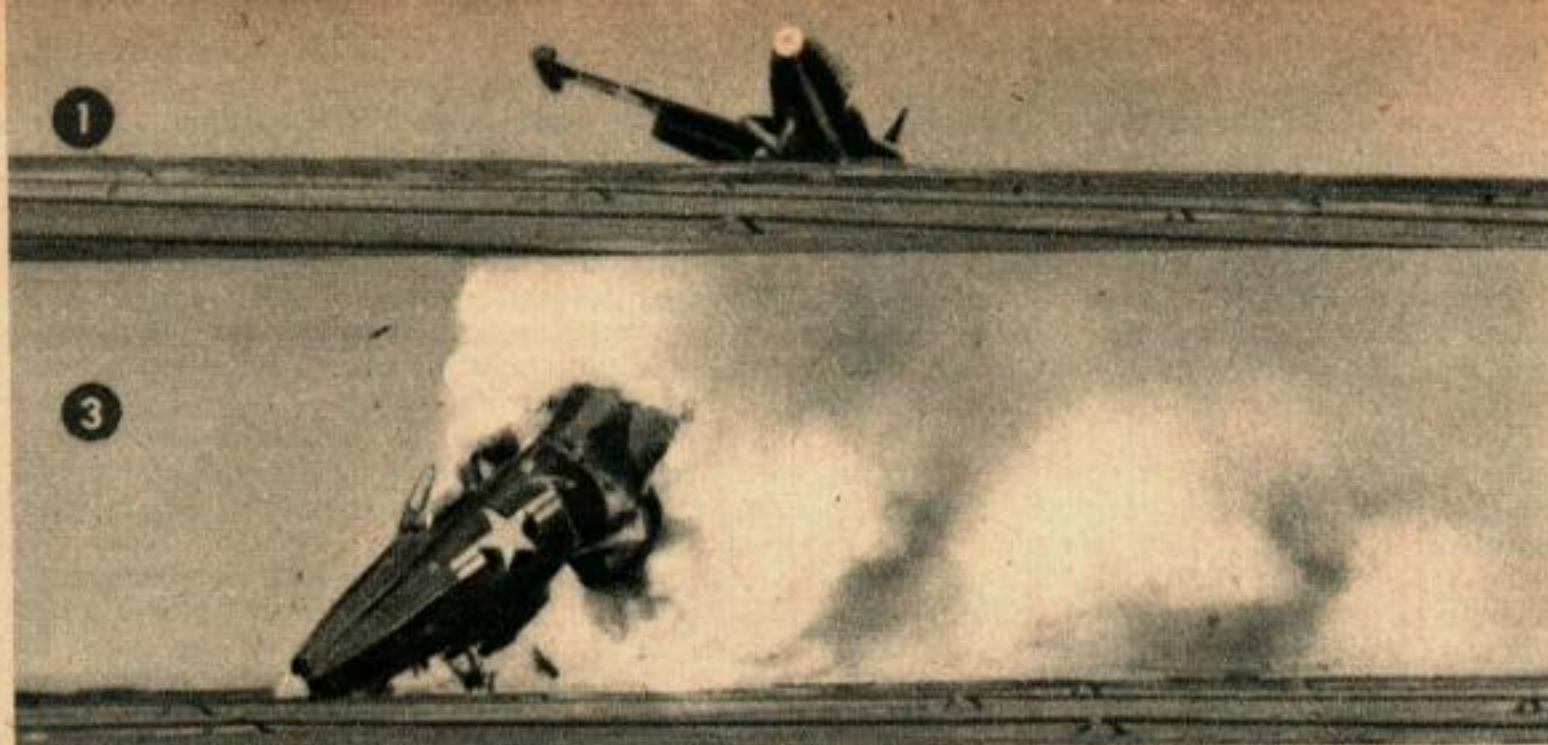
C'est ce qui se produisit enfin. L'ailier envoya immédiatement des renseignements détaillés sur leur position et sur les dommages qu'ils avaient subis. Il demanda également au porte-avions de mettre sur pied une patrouille de secours. Un des navires chargé des secours à petite distance, qui bombardait les communistes dans les parages, envoya le message : « Œil d'Oiseau à Jeune Garçon vagabond. Pilote en détresse dans la zone AXGH4624. Envoyer un moulin à vent (hélicoptère) ».

Se dirigeant vers la baie, l'hélicoptère — à qui les avions de la patrouille de secours firent escorte — demanda par radio à un destroyer de lui donner un médecin.

Pendant que ces événements se déroulaient, l'avion atteint perdait de la hauteur et l'incendie commençait à sortir du fuselage et à menacer les réservoirs d'essence. Le pilote se trouvait à trop basse altitude pour sauter en parachute et il lui fallait, coûte que coûte, poser l'avion où les flammes commençaient déjà d'atteindre le poste de pilotage. Descendant encore, il vit des lignes de transmission à haute tension qu'il ne pourrait éviter ; mais sous le choc, les fils se rompirent et l'appareil se posa sur le ventre, les roues et les volets restant escamotés. L'atterrissage fut parfaitement réussi mais le pilote eut un peu l'impression de franchir un rapide dans un canoë lorsque son appareil alla s'embourber dans une série de rizières et de canaux d'irrigation.

Une idée lui traversa l'esprit : « J'ai oublié de larguer le réservoir d'essence et d'ouvrir le toit du poste de pilotage : une explosion, suivie d'incendie et je suis brûlé vif dans cette cage ».

Il n'y eut pas d'explosion et le toit s'ouvrit très facilement à la main. Le pilote sortit de sa cabine enflammée et fit 15 m dans l'un des canaux d'irrigation. Le parachute était resté dans l'avion, ce qui doit être évité, un parachute étant très utile en cas d'évasion ; mais le feu faisait rage et le réservoir risquait d'exploser d'un instant à l'autre : il n'était donc pas question d'aller le chercher.



Les photos de ces deux pages montrent ce qui se passe lorsqu'un avion atterrit alors qu'il est trop bas. 1. L'avion s'aplatit sur le pont du navire; 2. Le choc fait lever le fuselage pendant que l'avion se sépare en deux morceaux; 3. Le nez et le poste de pilotage heurtent le pont; 4. L'épave a répandu son essence sur le pont, bientôt recouvert de flammes et de fumée; 5. Les pompiers se précipitent pour sauver le pilote et éteindre le feu.

Le pilote s'était mis à genoux, puis sur le ventre et surveillait les environs du mieux possible pour essayer de rejoindre le navire sauveur. L'ailier fit un piqué au-dessus de l'avion en flammes et remonta en faisant monter et descendre le bout de ses ailes, signal courant pour donner un ordre ou pour attirer l'attention. Ni l'ailier ni les hommes de la patrouille de secours ne virent le pilote à terre.

Le rapport sur l'accident mentionnait : « La lumière était faible à l'aube, ce qui empêcha la patrouille d'apercevoir le pilote. Les observateurs virent seulement l'avion en flammes au sol. Un pilote en perdition doit faire tout son possible pour localiser l'endroit de sa chute ».

Des maisons et diverses constructions barraient la route du pilote vers la mer et il se rendit vite compte qu'il lui fallait contourner ces obstacles plutôt que les traverser. Une foule de quelque deux cents personnes regardait brûler l'avion, mais nul ne fit un geste ni un pas

vers le pilote : c'étaient d'ailleurs des paysans inoffensifs dont il n'avait rien à craindre.

Pour le tirer de ses réflexions, il fallut un soldat nord-coréen qui s'était glissé derrière lui et le suivit à 100 m.

Il sortit de son marécage et se dirigea vers l'Ouest toujours suivi de son ennemi. Ce dernier ne tirait pas et le pilote commençait à respirer quand il songea soudain qu'il constituait une cible merveilleuse, pensant plus à regarder où il marchait, il tombait dans la boue, se relevait, retombait et se remettait debout. Le communiste le suivait toujours d'un trot monotone.

Une seule fois le pilote put se reposer, ayant trébuché dans un fossé d'irrigation plein d'eau glacée. Sa protection fut assurée par la combinaison spéciale qu'il portait et qu'il essayait pour la première fois. Ce vêtement avait été mis au point à la suite d'une série d'accidents mortels survenus à des pilotes ayant été obligés de rester pendant un temps assez long dans l'eau glacée. Il com-



"FAR WEST" 9.980 frs
Deux places. Double toit. Abside



André JAMET

Ils défient la mort dans les airs

(Suite de la page 19)

Il apercevait enfin les avions amis venant à son secours et se demandait pourquoi ils ne se servaient pas encore de leurs mitrailleuses pour faire place nette autour de lui.

Mais le pilote commandant la patrouille de secours, ayant perdu l'espoir de retrouver son camarade au sol, manifesta son intention de rallier sa base. Heureusement le message, envoyé par radio, ne fut pas capté par l'hélicoptère qui poursuivait ses recherches; alors le chef de patrouille se détacha pour lui donner, par signaux lumineux, l'ordre de les abandonner.

Cependant, au sol, le pilote avait passé la tête au-dessus de l'embarcadere, ce qui lui valut une balle qui lui érafla la gorge; il recula et cracha: sa salive ne renfermait pas de sang, la situation n'était donc pas trop grave.

La pensée du coup suivant lui rendit des forces, car il était évident que l'ennemi tirait avec précision. Pour la première fois, il alluma un feu de Bengale pour marquer sa position. Il sauta de son trou et recommença de fuir avec les Chinois derrière lui: il fallait fuir ou mourir. Ses ennemis avaient enfin compris que leur victime était blessée et, renonçant à la poursuivre sur la terre ferme, en contournant les rizières, ils entrèrent hardiment dans l'eau.

Le feu de Bengale ne brûlait que depuis quelques secondes lorsque le fugitif entendit enfin le crépitement des mitrailleuses: il vit, au-dessus de sa tête, les avions de secours qui piquaient et mitraillaient la région. Il agita vigoureusement le feu de Bengale et, pour la première fois depuis son accident, pensa à sa maison, à son navire et aux aviateurs qui le survolaient. Les ennemis étaient-ils vivants ou morts? Il ne s'en soucia pas car ils avaient cessé de tirer.

Le sauvetage fut rapide: l'hélicoptère le recueillit et le déposa sur un destroyer qui l'expédia sur son porte-avions au moyen d'un câble de transbordement. C'était la fin du cauchemar et, en même temps, le début du travail pour les spécialistes de la Sécurité

BON GRATUIT

A DÉCOUPER (OU RECOPIER)

Je désire recevoir SANS ENGAGEMENT DE MA PART votre catalogue concernant les montres, modèles exclusifs de 1^{re} qualité, que vous GARANTISSEZ 3 ANS.

Je désire connaître vos conditions de vente au COMPTANT et à CRÉDIT SANS FORMALITÉ.

NOM :

Prénom :

Adresse complète :



"AUTOMATIC"
mouvement ancre 20 rubis
anti-choc, étanche, fondacier
inox. vissé, boîtier plaqué or
chiffre relief, ressort obser-
vatoire.

Paiement :
3.950 f. à réception et
6 mensualités de 2.000 f.

E^{ts} **NYL**

91, Bd Haussmann
PARIS (8^e)
Dpt M E 5



le spécialiste de la montre à
remontage automatique par
le simple mouvement du bras

pour vos bateaux

LE MOTEUR AMOVIBLE
s'impose
surtout avec nos modèles
A DÉBRAYAGE
ET MARCHE ARRIÈRE

AGENCE
GOTOT
JOHNSON
LUTETIA

AGENCE
GÉNÉRALE
EVINRUDE
de 2 à 33 CV.
et ANZANI
3/4 CV ET 1,5 CV

YOUYOU PLIANT
"BARDIAUX"
PRAMES - YOU-YOUS
CANOTS PNEUMATIQUES
CANOES - KAYAKS
CAMPING
VETEMENTS IMPER.
PÊCHE
SOUS-MARINE
SKI NAUTIQUE

SALON NAUTIQUE
et du camping

29, AV. DE LA GRANDE ARMÉE - PARIS 16 - TÉL. : PAS. 86-40

Navale qui examinent chaque cas d'accident : Quel que soit le point du globe où un pilote se trouve en détresse, dès que la nouvelle est connue, les experts se mettent au travail.

Lors de son retour sur son porte-avions, le pilote fut prié de faire un rapport devant tous les autres pilotes réunis, cela dans le but de les faire bénéficier tous d'une expérience dès qu'elle est acquise. La causerie commença par ses mots : « Ce furent les huit heures les plus chargées d'événements de toute mon existence. J'en étais à ma troisième mission de combat. Je crois bien que la combinaison spéciale modèle n° 3 me sauva la vie : elle me tint au chaud et au sec durant mon séjour dans l'eau glacée et dans la neige. »

Au sujet de l'allumage des feux de Bengale avec un certain retard, il donna l'explication suivante : « Je pouvais en allumer un dès mon arrivée au sol pour prévenir les pilotes de secours que tout allait bien et pour être certain qu'ils sauraient où j'étais ; mais je voulais en conserver en réserve pour les employer lorsque l'hélicoptère serait à proximité. »

Il se reprocha l'enrayage de son arme et donna à ses camarades ce conseil : « J'avais négligé de le faire traiter pour les grands froids : c'est à faire de toute nécessité, dès qu'on entre dans la zone de combat en hiver ; il faut le faire avant de partir, car l'huile ordinaire gèle trop facilement. »

Les remarques de toute nature du pilote sont accompagnées de celles de tous les intéressés, y compris le médecin du navire,

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

• SERVICE DE PLACEMENT
• PRÉSENTATION aux Diplômes d'État
• TRAVAUX PRATIQUES

— MÉCANICIEN
— ÉLECTRICIEN
— MOTORISTE
— SPÉCIALISTE DIÉSEL

— MÉCANICIEN
— PILOTE-AVIATEUR
— MÉCANICIEN D'ÉQUIPEMENT

Brochures gratuites sur demande à l'

AUTOMOBILE

AVIATION

INSTITUT PROFESSIONNEL POLYTECHNIQUE 14, Cité Bergère - PARIS (9^e)

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

qui s'occupe surtout des systèmes de sécurité : ceintures, harnais, casques, combinaisons isolantes. Il en indique les qualités et les défauts. C'est également des rapports des médecins que l'on peut déduire les motifs mentaux et émotionnels qui sont souvent les causes principales des accidents.

Tous ces rapports sont acheminés vers le sommet de la hiérarchie et l'amiral commandant la flotte finit par savoir qu'un certain nombre de ses avions ont été attaqués et descendus dans des conditions identiques. Il peut alors envoyer des instructions détaillées aux différents services pour leur exposer dans quelles conditions se produisent les attaques ennemies.

Finalement, les rapports parviennent au Service de la Sécurité de l'Aéronautique Navale, où un groupe de pilotes se plonge dans l'étude des faits. Le 1^{er} décembre 1951, ce service, connu sous le nom de NASA (Naval Aviation Safety Activity) a été créé dans le but d'étudier les meilleurs moyens de réduire les fautes de pilotage : dès qu'un accident arrive à un avion de l'Aéronautique Navale, les rapports lui sont immédiatement transmis.

Le NASA a pour but de réduire le nombre d'accidents dans l'Aéronautique Navale. Lorsqu'on entend les avions voler il faut se rappeler que le pilote, qui utilise la voie des airs et non les voies terrestres, a pleine confiance dans son matériel et que cette confiance est un hommage rendu au labeur d'un certain nombre d'hommes qui travaillent dans des bureaux pour défier la mort dans les airs.

PUBL. RAPY
1-2

POUR TOUS USAGES...

ÉCLAIRAGE
RADIO
PHOTO
SURDITÉ
INDUSTRIE



LA PILE LECLANCHÉ

la Pile qui tient le coup!

CHASSINÉVILLE - 89 - POISSON - (VIENNE)

Partir à deux!

Sur un engin simple,
robuste, puissant, éco-
nomique avec une
mécanique sans dé-
faillance.



Vente à crédit chez tous
les concessionnaires

Catalogue N° 28
gratuit sur demande



GNOME RHONE

49, avenue de la Grande-Armée
PARIS - KLE 90-56

R48 125 cm³