



Photo U.S. Air Force.

Les experts en fourniture qui se trouvent en Californie lisent un message urgent qui leur parvient du Japon, c'est-à-dire de l'autre moitié du globe.

*Au-dessus du Japon, les avions de l'Armée de l'Air américaine ont des difficultés avec les radars montés sur les appareils de chasse. Les experts se réunissent devant des écrans de chaque côté du Pacifique et ils tiennent*

## UNE CONFÉRENCE par Telecon

**F**EARLOGFOR, au Japon, et Smama, en Californie, étaient prêts pour leur conférence bi-hebdomadaire. Fearlogfor et Smama sont des noms de services que l'on désigne par leurs initiales. Smama signifie Sacramento Air Material Area. Fearlogfor vient de Far East Air Logistical Force.

L'écran de télécon du service Smama était illuminé brillamment à la Base Mac Clellan, et on y voyait apparaître le nom des membres du Fearlogfor, assis devant un écran semblable, à Tachikawa.

En même temps, les noms des membres du Smama s'inscrivaient sur l'écran du quartier général du Fearlogfor au Japon.

Il est sept heures du matin; nous sommes, ce vendredi, au Japon; au même instant, il est trois heures de l'après-midi, le jeudi, à Sacramento, États-Unis. Les deux groupes d'experts sont à leurs postes et prêts à parler malgré la différence d'heures.

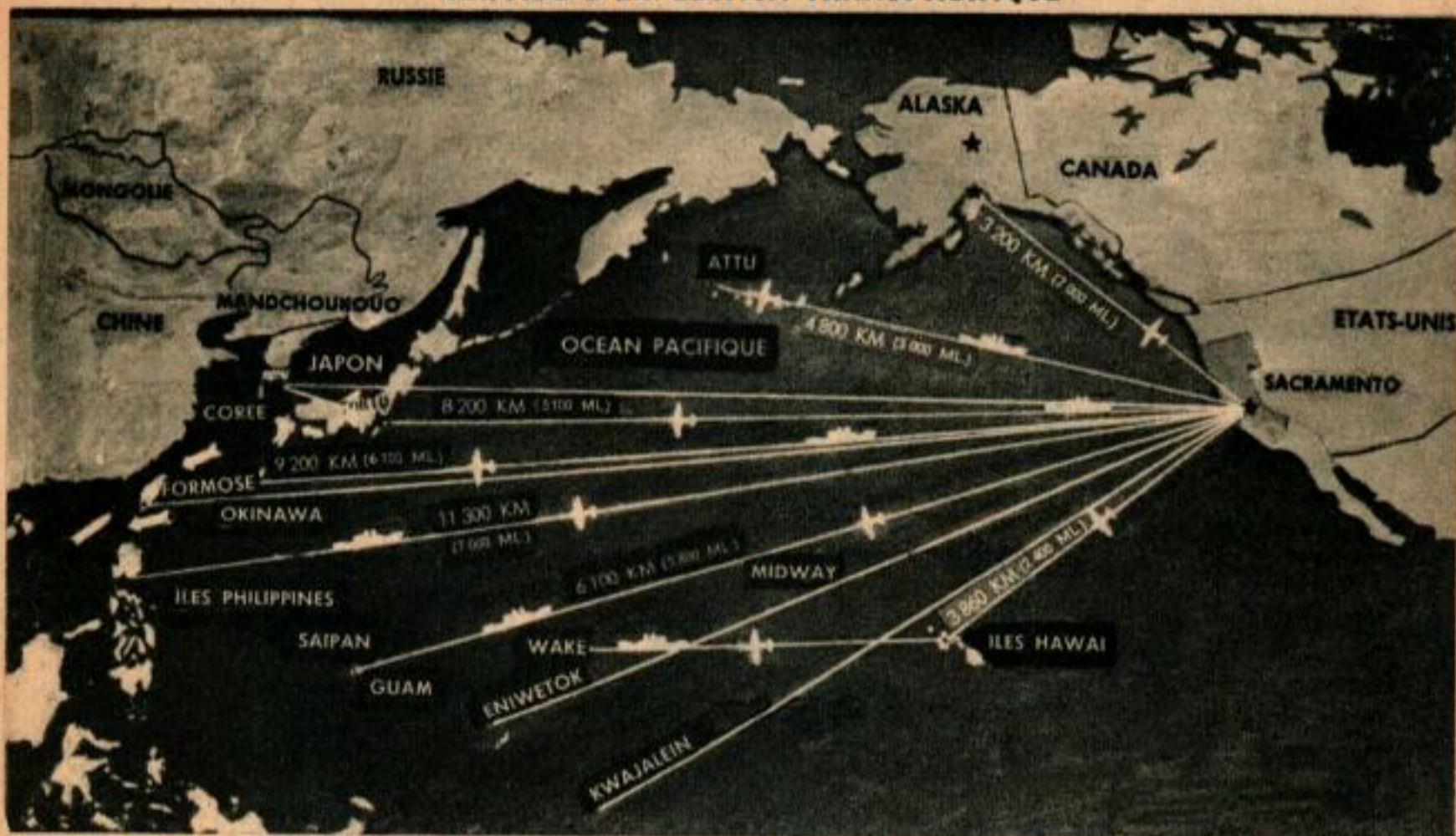
À la base de Mac Clellan, l'écran resté blanc

jusqu'alors, laisse enfin apparaître un message : « Packard à Weihe. Les supports de radar sur les Starfires F-94 fonctionnent mal par suite du mauvais état des pistes. Envoyez les pièces de rechange et les instructions ».

Ralph Weihe, qui est le représentant de Lockheed au Smama, n'a pas besoin de téléphoner à son usine pour donner la réponse. Il connaît les nouveaux appareils construits par sa maison et répond immédiatement. Des montages nouveau modèle seront transportés par air demain, départ de Travis ».

Presque immédiatement, un autre message surgit sur l'écran, il s'agit de pièces détachées pour avions qui doivent être livrées immédiatement à l'Indochine et aux Philippines. Les documents montrent que les pièces en question sont disponibles dans l'État d'Utah et l'un des assistants s'empresse de téléphoner pour assurer cet approvisionnement à longue distance. Avant la fin de la conférence qui a duré deux heures, il peut répondre à Fearlog-

# SERVICE D'EXPÉDITION TRANSPACIFIQUE



La carte montre certaines des routes aériennes et maritimes sur lesquelles circulent les pièces détachées et le matériel qui va des États-Unis à l'Alaska et en Extrême-Orient.

for que les pièces demandées seront livrées et à quel moment.

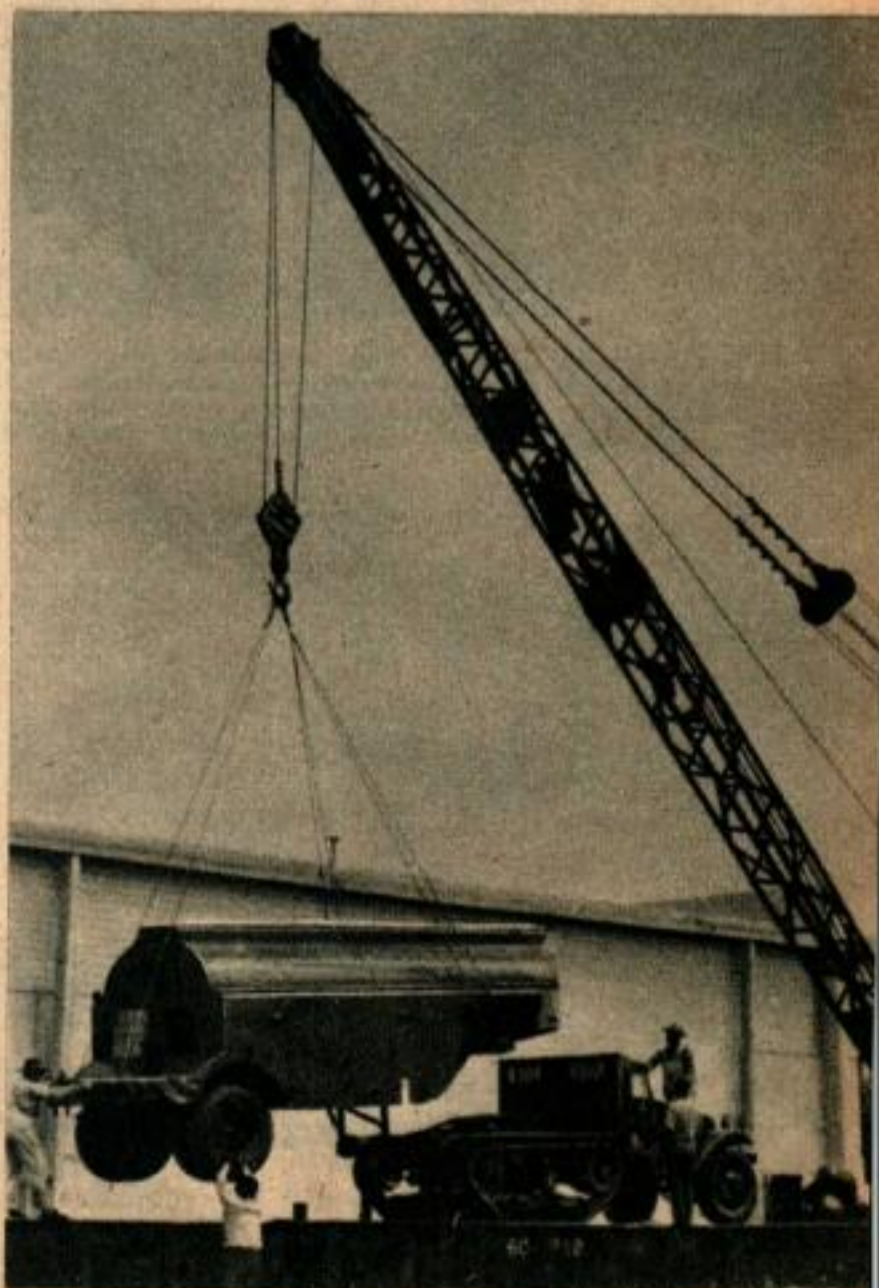
Maintenir un courant constant d'approvisionnement en fournitures pour toutes les bases aériennes américaines du monde, fournir des avions et des pièces de rechange aux pays alliés, en vertu du programme d'aide mutuelle, tels sont les travaux de la Section Aérienne des Matériels. Ce travail est complexe et important. On demande de tout : camions-citernes à essence, bureaux de dactylos, bulldozers et tuyères pour avions à réaction. Le nombre et la variété des demandes augmentent sans cesse.

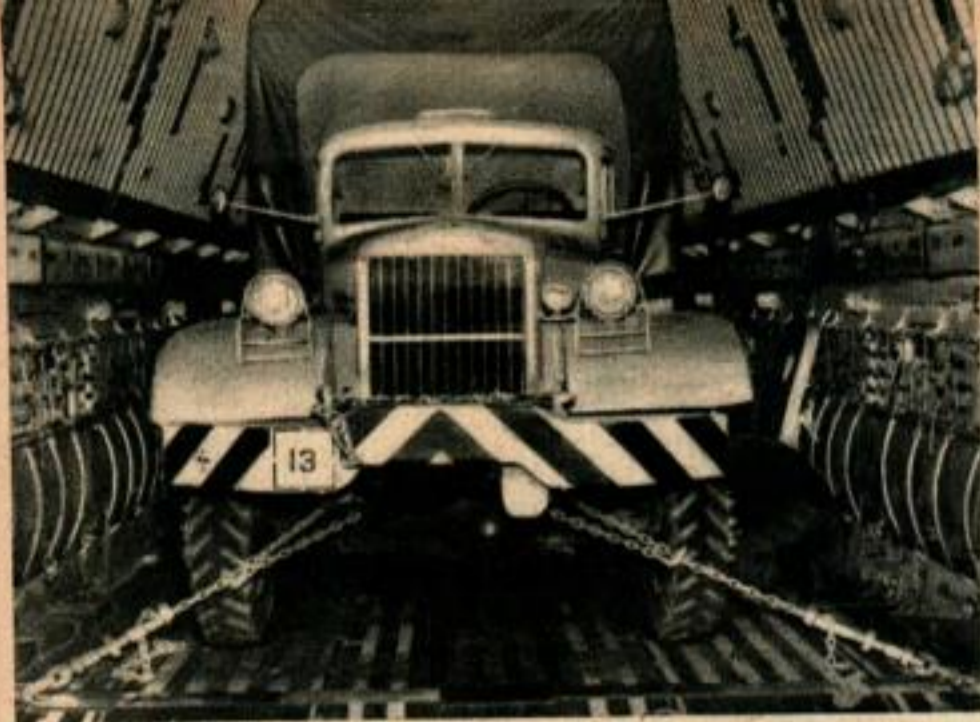
La plus grande partie de ce matériel est acheminée par navires ; dans les cas d'urgence, on utilise des avions de transport qui sont au travail vingt-quatre heures par jour. A chaque instant de la journée ou de la nuit, 500.000 objets divers intéressant les bases aériennes circulent au-dessus des océans pour alimenter les endroits les plus reculés.

La poste aérienne suffit pour les ordres qui ne sont pas spécialement urgents, mais la radio elle-même n'est pas assez prompte pour les cas à satisfaire immédiatement. Si l'on additionne les pauses aux différents relais, il faut en moyenne huit heures, pour que le message radio aille du Japon à Sacramento. La communication est instantanée avec le système Telecon (teletype-writer conference).

Les messages distribués par ce système suivent les voies suivantes : fil terrestre de Sacramento à San Francisco, câble sous-

Une base aérienne a besoin d'un camion citerne, on le lui envoie par avion. Ci-dessous, une grue hisse le réservoir.



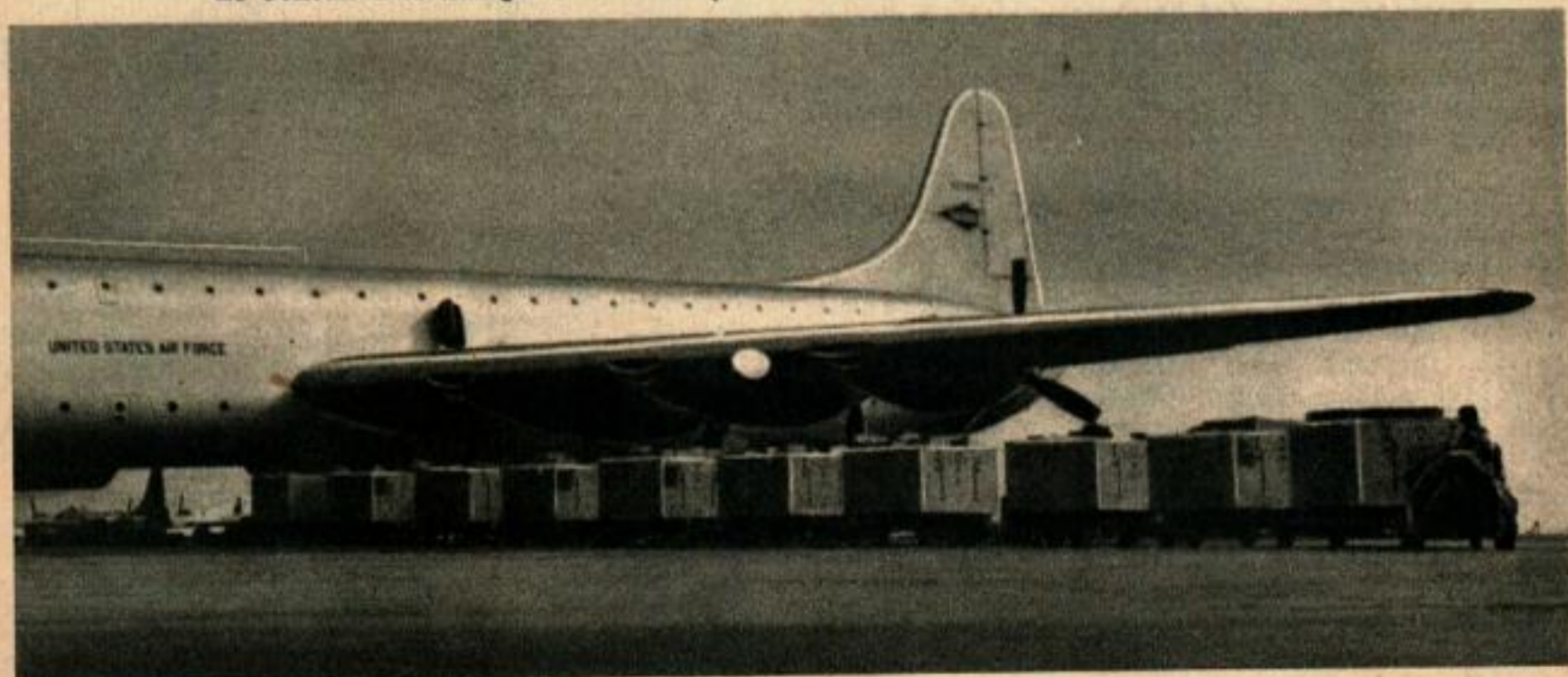


Les camions et les bulldozers ainsi que les menus objets sont chargés dans les avions de transport pour leur faire franchir le Pacifique rapidement en cas de besoin.



Les entrepôts de la Smama sont munis de tapis roulants où les colis sont triés et envoyés à destination au moyen d'appareils à cellules photo-électriques commandées par un clavier du genre de celui que représente la photo ci-dessus.

Le Convair C-99 transporte 45 tonnes (100 000 lbs) sur les routes aériennes américaines.



marin jusqu'à Honolulu et radio jusqu'au Japon. Les télétypes sont raccordés aux extrémités du circuit et chaque machine à écrire envoie ses signaux optiquement sur l'écran de lecture.

Au cours d'une conférence de deux heures, on traite ainsi quatre-vingt-deux questions importantes. Un réseau de communications utilisant ce système peut être établi rapidement pour relier le Smama à n'importe quel point ayant besoin de rester en liaison avec lui. Durant les négociations de l'armistice en Corée, on put ainsi s'occuper des liaisons par hélicoptères, afin de transporter les délégués américains; tout se fit en soixante-douze heures.

La Section Aérienne des Matériels possède sept dépôts principaux à l'est du Mississippi et huit à l'ouest. Les dépôts approvisionnant les bases d'outre-mer sont situés à Sacramento, Newark et New Orleans; ce sont les dépôts principaux et d'acheminement.

Chacun de ces dépôts possède un service de statistique, tenant à jour la liste des objets existants et demandés, ainsi que la liste des objets en acheminement. Le travail est fait au moyen de cartes perforées que l'on classe à volonté dans des machines à trier. A Sacramento, Ralph Greiner, chef du service de contrôle nous explique que chaque objet est enregistré lors de chaque embarquement; ainsi en cas d'accident arrivant au bateau ou à l'avion, ou en cas de retard exagéré, il est facile de refaire une expédition.

Les demandes venant de l'étranger sont satisfaites en douze heures et en cas de priorité absolue, en quatre heures. Lorsqu'il s'agit d'un cas d'extrême urgence, on fait une expédition en quelques minutes.