

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 97 (1952)
Heft: 2

Artikel: "Pacific Airlift" : le "Pont aérien du Pacifique"
Autor: E.S.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-348472>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

«Pacific Airlift»

Le «Pont aérien du Pacifique»

Ce «pont» va de San-Francisco au Japon, puis en Corée. On peut diviser le Pacific Airlift en trois parties bien distinctes :

1° le pont transpacifique : grâce auquel hommes et approvisionnements sont transportés des États-Unis au Japon, base du théâtre des opérations ;

2° le pont de combat, grâce auquel hommes et approvisionnements sont transportés du Japon en Corée ;

3° le pont d'approvisionnement de la flotte, grâce auquel l'aviation de la marine fournit sans arrêt les munitions nécessaires à l'action de la flotte mouillée dans les eaux coréennes.

Toutefois les compagnies commerciales et l'A.T.S. ne pouvaient pourvoir seules à l'alimentation du théâtre des opérations, et il fallut faire appel à une aide supplémentaire. C'est pourquoi la Force Aérienne envoya deux de ses groupes sur le Pacific Airlift, ajoutant ainsi 75 C-54 à cette entreprise de transport en commun, écrit *Bruxelles-Médical*. Le gouvernement canadien envoya l'escadrille 426 de la Royal Canadian Air Force comportant dix quadrimoteurs de transport DC-4 M North Star. Les Canadian Pacific Airlines dépêchèrent trois DC-4 M supplémentaires et le gouvernement belge fournit trois DC-4 des lignes aériennes belge Sabena. (Ces trois DC-4 ont parcouru d'août 1950 à mars 1951, 1 336 710 kilomètres et assuré le transport de 5 912 040 tonnes/km.)

Concurremment, les compagnies commerciales des États-Unis augmentèrent leur contribution, si bien qu'en août der-

nier 66 quadrimoteurs de transport participaient au « pont aérien du Pacifique ».

Trois ponts aériens furent jetés par-dessus le Pacifique, de la Californie au Japon, afin d'éviter tout embouteillage. La route la plus courte fut celle du « Grand Cercle », allant de Tacoma (Wash.) à Anchorage (Alaska), puis jusqu'à Tokio, avec escale technique à Shemya, dans les Aléoutiennes. La longueur totale de cette route était de 5688 milles ; la durée moyenne de vol : 33 heures.

Une deuxième route, dénommée Mid-Pacific ou « Mid-Pac » route (route du moyen Pacifique), passait par Honolulu, l'île de Johnston, Kwajalein et Guam pour atteindre Tokio. Distance : 8033 milles ; temps de vol : 45 heures.

La troisième route ne comportait que deux escales avant d'atteindre Tokio : Honolulu et l'île de Wake. Distance : 6772 milles ; temps de vol : 38 heures.

Le terminus oriental des trois routes fut l'Air Force Base de Haneda, dans la périphérie immédiate de Tokio, nous apprend encore *Bruxelles-Médical*.

La distance moyenne des trois routes était de près de 7000 milles. Chaque tonne de fret délivrée au Japon représentait donc environ 7000 tonnes-milles. Ce sont les statistiques exprimées en tonnes-milles qui rendent doublement impressionnant l'exploit du Pacific Airlift : 742 000 tonnes-milles ou 252 000 avion-milles par jour en trois mois !

Cap. E. SCH.