



Le premier C-74 (42-65402) sur le parking de l'usine Douglas de Long Beach, Californie. On aperçoit sur la droite deux B-17 et dans le fond un groupe de C-47 ou C-53. (Photo USAF)

La notion de transport aérien stratégique : Dès leur entrée en guerre, les Etats-Unis se virent confrontés à un problème logistique majeur : comment transporter, soit vers l'Europe soit à travers le Pacifique, le matériel destinés à soutenir leurs Alliés, puis leurs propres forces armées. La guerre sous-marine en Atlantique Nord entravait considérablement les liaisons maritimes, tandis que l'Himalaya constituait un obstacle naturel majeur pour aider les forces chinoises. C'est dans ce contexte que dès juin 1942 l'US War Department, prenant la mesure des problèmes à venir, décida de réquisitionner l'ensemble de la production du quadrimoteur commercial DC-4A, dont le premier vol ne devait intervenir que le 14 février 1942. Si le Skymaster joua un rôle essentiel dans l'approvisionnement des forces américaines, le premier C-54A ne fut livré le 3 février 1943. 839 exemplaires étaient en service en août 1945 au sein de l'USAAF, et l'Air Transport Command exploitait un réseau de lignes aériennes régulières couvrant l'ensemble de la planète.

Cependant le DC-4 avait été conçu à des fins commerciales, ce qui limitait ses possibilités d'utilisation, en particulier en ce qui concerne le transport de charges lourdes ou volumineuses. Aussi, tandis que le bureau d'études de Long Beach travaillait au renforcement du plancher et à l'installation d'une porte cargo à l'avant du quadrimoteur, la firme Douglas Aircraft Company lança dès janvier 1942 l'étude d'un quadrimoteur de transport long courrier extrapolé du DC-4, qui prit la désignation de Model 415. La conception de base de l'appareil devant être aussi conventionnelle que possible pour permettre une mise en production rapide, on conserva la formule monoplan à aile basse, avec empennages classiques et train tricycle. La voilure fit cependant l'objet d'une attention particulière, un système complexe de volets de bord de fuite étant développé pour réduire la course au décollage d'un appareil pesant 78 tonnes en charge. De même les moteurs Pratt & Whitney R-4360-27 Wasp Major, des groupes 28 cylindres répartis en quatre étoiles développant 3 000 ch, entraînaient des hélices Curtiss-Reed électriques de 5,18 m de diamètre, dont le pas était réversible pour réduire la course à l'atterrissage, mais aussi faciliter la maniabilité de l'appareil au roulage. Une des particularités de

l'appareil était l'aménagement des postes d'équipage. Six hommes devaient prendre place à bord, soit deux pilotes, un opérateur radio, un navigateur, un mécanicien et un technicien de chargement. Pilote et copilote étaient assis dans des postes individuels, situés chacun sous une verrière 'goutte d'eau', afin d'assurer une vision optimale. L'équipage disposait en outre d'un poste de repos pour les missions de longue durée et le mécanicien navigant disposait d'un passage dans l'épaisseur de l'aile lui permettant d'accéder aux moteurs en vol. Il devait permettre le transport de 125 hommes équipés, ou 115 civières et un nombre adapté d'assistants médicaux ou 22 675 kg de fret. Le chargement du fret était facilité par la présence d'une porte cargo à droite, en avant de la cabine, de deux treuils électriques courant sur un rail tout le long de la cabine, longue de 22,8 m, et d'une section ventrale du fuselage pouvant s'abaisser jusqu'au sol grâce aux mêmes treuils pour faciliter le chargement et le déchargement sur des terrains sommairement équipés.



Outre des dimensions hors-normes pour l'époque, le Globemaster se distinguait par son mode de chargement, une partie du plancher de cabine pouvant s'abaisser au niveau du sol sous l'action de deux treuils électriques situés au plafond de la cabine. Une autre particularité de l'appareil était la disposition du poste de pilotage, chacun des deux pilotes disposant d'une verrière indépendante. Une disposition qui ne facilitait pas les communications et qui fut finalement abandonnée au profit d'une solution plus classique, ce qui nécessita le renvoi des avions en usine pour modification (USAF).

Le 25 juin 1942 l'USAAF valida le programme Long Range Heavy Lift Transport en signant un contrat de plus de 50 millions de dollars (AC-27042) couvrant la fourniture de 50 appareils (Serial 42-65402/65451) sous la désignation C-74 Globemaster et d'une cellule d'essais statiques. Il n'était pas envisagé la réalisation de prototypes (XC-74) ou d'appareils de présérie (YC-74). La construction de l'appareil fut confiée à l'usine Douglas de Long Beach, mais l'Air Force demanda à Douglas de concentrer ses efforts sur le bombardier moyen A-26 Invader. Le premier C-74 (42-65402, c/n 13913) ne devait donc sortir d'usine qu'en juillet 1945 et effectuer son premier vol le 5 septembre 1945, soit après la capitulation du Japon. C'était alors le plus gros avion terrestre au monde, affichant une longueur supérieure de 9,45 m à celle du C-54/DC-4 Skymaster. Capable de transporter des blindés, une pièce d'artillerie de 105 mm avec ses véhicules de transport, un bulldozer ou tout type de véhicule léger, le C-74 avait été calculé pour emporter 22 700 kg sur 5 475 km. A titre de comparaison, le DC-6A (C-118), qui ne prit l'air que le 29 septembre 1949, avait une charge utile de 12 715 kg sur 4 670 km.

La disposition du poste de pilotage rendant difficile les communications entre deux hommes dont les activités étaient complémentaires, elle fut finalement abandonnée pour un poste unique, les appareils retournant en usine pour modification, puis les moteurs remplacés par des R-4360-49 de 3 250 ch.

La fin des hostilités et un relèvement du prix unitaire des appareils amenèrent l'USAAF à réduire sa commande de 50 à 14 appareils dès janvier 1946, les serials 42-65416/65451 (c/n 13927/13962) étant annulés. Le second exemplaire (42-65403, c/n 13914) perdit une aile durant un essai de piqué en surcharge avant livraison à l'Air Force, le 5 août 1946, les quatre hommes se trouvant à bord parvenant à s'éjecter, et le quatrième appareil fut déclassé le 24 juillet 1946 à Wright Field, Ohio, pour essais statiques. Ceux-ci furent menés entre août 1946 et novembre 1948, chaque élément de

l'appareil étant testé jusqu'à rupture. Enfin la cinquième cellule (Serial 42-65406), renvoyée en usine, fut convertie en prototype d'une nouvelle version de l'appareil, devenant YC-124A Globemaster II avec un nouveau serial (48-795). L'Air Force ne mit donc en service que 11 Globemasters.

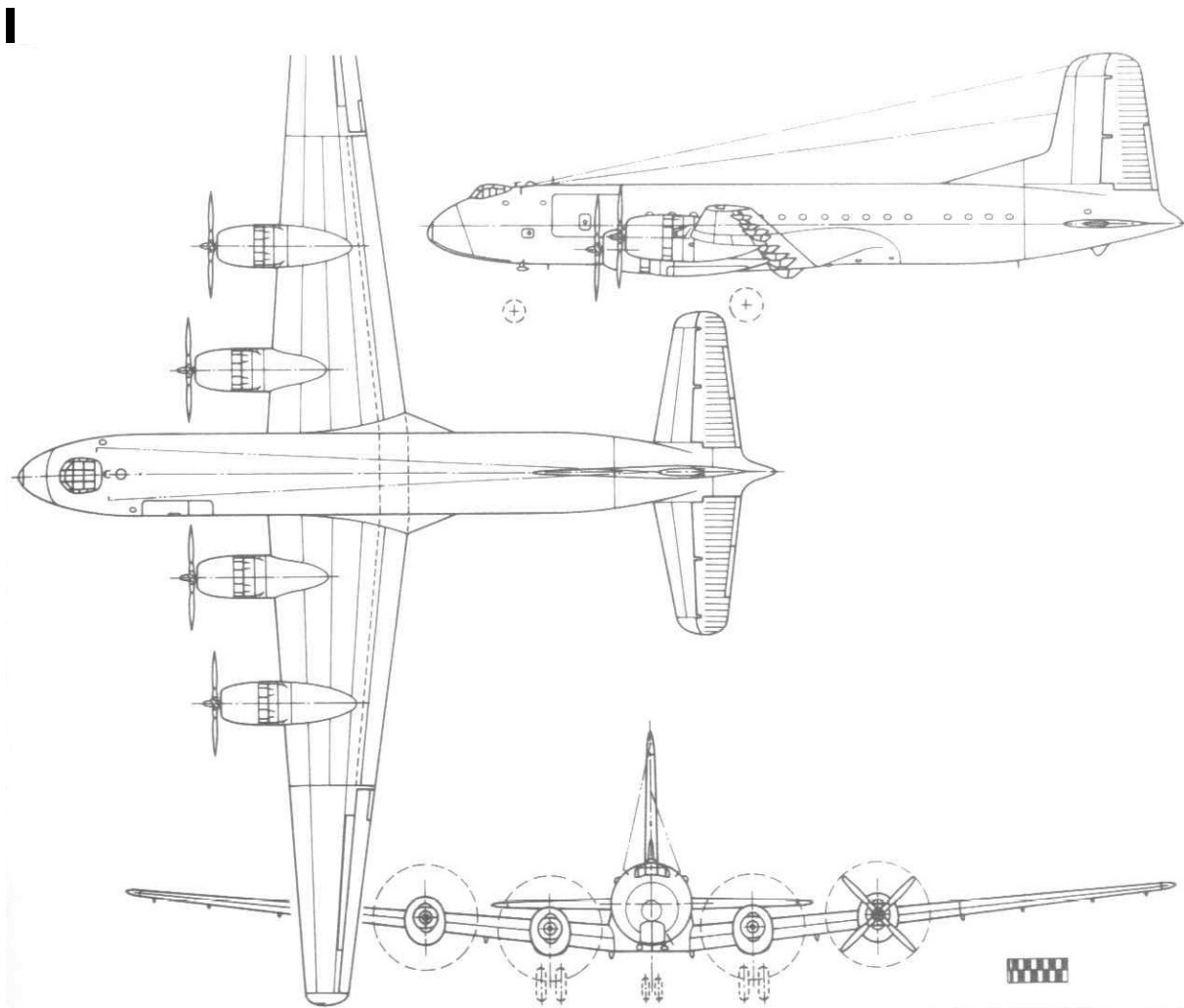


Le prototype C-74 (42-65402) survolant Long Beach, Californie. (Photo Douglas)

Dès 1944 Douglas entreprit des négociations avec Pan American World Airways en vue de fournir dès la fin de la guerre à la compagnie aérienne une version commerciale désignée DC-7 (Model 415A) chez le constructeur et Clipper Type 9 par Pan Am. 26 DC-7 aménagés pour 108 passagers disposant d'une cabine pressurisée furent commandés en juin 1944. Destinés au réseau transatlantique de la compagnie, ces appareils devaient être équipés d'un salon-bar, d'une salle de restaurant et de cabines-couchettes pour les vols de nuit, la capacité étant alors réduite à 76 passagers. L'annulation de 36 appareils commandés par l'USAAF fit bondir le coût unitaire d'un DC-7 à 1,4 millions de dollars. Cette commande fut donc finalement annulée en octobre 1945 et la désignation DC-7 réutilisée cinq ans plus tard pour une version améliorée du DC-6 sans aucun rapport avec le Globemaster.



Le C-74 disposait, outre la trappe de chargement ventral, d'une porte-cargo située en avant de l'aile. Un palan de chargement/déchargement était prévu en raison de la hauteur du seuil de porte, difficilement accessible aux appareils de manutention disponibles sur les aéroports à cette époque. Si l'on croit la légende officielle accompagnant la photo de droite, des enfants Berlinoises, accompagnés de quelques adultes, assistent au déchargement de 20 tonnes de farine, livrés en un seul vol le 17 août 1948 dans la ville assiégée par le C-74 serial 42-65414. (Photos USAF)



Une utilisation expérimentale : Les moteurs R-4360 équipant le C-74 devaient également être utilisés sur les nouveaux bombardiers stratégiques Northrop B-35 et Consolidated B-36 Peacemaker. Il était donc important pour l'Air Force d'en tester les capacités et de former des mécaniciens. Mais il était aussi important de définir des procédures d'emploi pour des porteurs de la taille du Globemaster, qu'elles soient techniques (matériel de chargement, arrimage en soute, répartition fret/passagers) ou opérationnelles (durée de chargement/déchargement, procédures au sol, etc ...).

Un Projet C-74 fut donc activé le 5 septembre 1946 sur l'aéroport municipal de Memphis, Tennessee, simultanément à la création d'un Escadron C-74, rattaché à la 554th AAF Base Unit de l'Air Transport Command, Continental Division. L'objectif premier du projet était de réaliser une trentaine de vols cargo transcontinentaux entre Fairfield-Suisun Army Air Base (aujourd'hui Travis AFB) et Washington, D.C. d'accumuler le plus rapidement possible 300 heures de vol avec les moteurs R-4360.

Les pilotes et copilotes sélectionnés devaient totaliser au minimum 2 000 heures de vol sur multimoteurs, les mécaniciens navigants reçurent une formation spéciale de 20 heures à Wright Field, les autres spécialistes une formation spécifique chez Douglas à Long Beach. Le 13 septembre 1946 un premier équipage renforcé se présenta à l'usine et, après deux vols de familiarisation au dessus de la Californie, le C-74 serial 42-65406 rejoignit Memphis le 19 septembre en 7 heures 20 minutes.

Les pistes de Memphis résistant mal au poids du quadrimoteur, le C-74 Squadron fut transféré le 4 octobre 1946 sur Morrison Field (Palm Beach), où fut donc activé la 1103rd Army Air Field Base Unit. Le 24 octobre le vol d'essais n° 6 consista à charger à Marietta, en Georgie, via l'élévateur ventral, dix jeeps destinées à l'unité. Le décollage se fit à 63 765 kg.

Début janvier fut pris en compte un second C-74, le 42-65411, suivi le 19 du 42-65409 et le 2 février des 42-65412 et 42-65413, ce qui permit d'inaugurer une liaison bihebdomadaire vers Panama. Le 27

février un de ces cinq appareils décollait de Morrison Field pour Porto Rico avec une charge utile de 14 tonnes, ce qui constituait un record absolu.

Un seul indicent devait émailler cette campagne d'essais : Le 14 janvier 1947 le '406' décolla de Miami pour Panama, mais dut faire demi-tour à deux reprises pour des problèmes mécaniques. Le 20 janvier le 42-65409, arrivé à Mossison Field la veille, gagnait Miami avec un moteur de rechange. Au final cette expérimentation montra que le C-74 pouvait être employé sur tout terrain réputé accessible au C-54, mais qu'un effort particulier devait être fait au niveau des touchées d'escale, le volume de personnel et le nombre de camions mis en place étant le plus souvent notoirement insuffisant pour respecter les temps d'escale envisagés.



Le C-74 42-65414 '*The Champ*' fut incontestablement une des grandes vedettes du pont aérien alimentant Berlin entre le 26 juin 1948 et le 20 septembre 1949. S'il réalisa seulement 24 rotations, il permit en particulier d'acheminer les équipements nécessaires à la construction dans un temps record de l'aéroport de Tegel, et donc de doubler les capacités aéroportuaires de la ville. On notera au passage que le cockpit de cet appareil n'avait pas encore été modifié. (Photo USAF)

En mars 1947 enfin le Globemaster fut déclaré opérationnel avec la création des 2nd et 3rd Air Transport Groups (Provisional). Chaque groupe était composé de deux squadrons, les 21st, 22nd, 31st et 32nd ATS. Leur première mission fut d'effectuer des vols humanitaires au profit du sud-est des Etats-Unis, frappé par des inondations et un cyclone. Le 1^{er} juillet 1947 enfin Morrison Field fut fermé, les deux groupes étant transférés à Brookley Field, près de Mobile, Alabama. Ce déménagement s'accompagna d'une première réorganisation, avec la création du 521st Air Transport Group, les C-74 étant alors répartis entre les 17th et 19th Air Transport Squadrons.

Le Military Air Transport Command (MATC) fut créé le 1^{er} juin 1948 par fusion de l'Air Transport Command et du Naval Air Transport Service de l'US Navy. Affecté initialement à la Division Atlantique du MATC, le 521st ATG devint 1601st Air Transport group le 1^{er} octobre 1948. Il ne comprenait plus qu'un unique 1260th Air Transport Squadron, les 17th et 19th ATS ayant fusionné à la même date.

Dès sa création le MATC mit en place des liaisons régulières. La *Panamanian* desservait, depuis Brookley Field, Albrook Field dans la Zone du Canal de Panama), et la *Puerto Rican* alimentait bien entendu Ramey AB, à Porto-Rico.

C'est probablement durant l'Opération Vittles que le C-74 démontra le mieux à la fois ses capacités et ses limites d'utilisation. Le 24 juin 1948 en effet l'URSS bloqua toutes les voies d'accès terrestres reliant Berlin au à l'Europe non communiste. Réagissant rapidement, les Occidentaux mirent sur pieds dès le 26 juin un pont aérien destiné à soutenir la population berlinoise prise au piège. Parti le 11 août de Westover AFB, le C-74 42-65414 arrivait à Frankfort/Main le 14. Le 17 août il se posait sur la piste de Gatow, en secteur britannique, avec 20 tonnes de farine. Le 5 août les autorités françaises avaient décidées de créer à Tegel un aérodrome capable de soulager Tempelhof, doté d'une piste de 2 400 m. L'aéroport de Tegel put être construit dans un temps record de 90 jours grâce à l'acheminement via Gatow de nombreux équipements par le C-74 de l'USAF. Certains de ces équipements, comme un

concasseur, étaient pourtant trop gros pour le Globemaster. Ils furent donc découpés au chalumeau à Frankfort, acheminés sur Berlin, et remontés à destination !

Les pistes berlinoises supportaient mal le poids de cet appareil, dont la taille rendait délicate l'utilisation dans les corridors aériens desservant la ville. Le '414' ne resta donc en Europe que six semaines, réalisant 24 missions sur Berlin, acheminant au total 560 tonnes vers la ville assiégée. Le 18 septembre fut une journée mémorable : Effectuant six rotations, soit 20 heures de vol au total, il permettait l'acheminement de 113,5 tonnes de charbon en une seule journée.

Si les autorités soviétiques furent heureuse de voir repartir le '414' à Brookley (Elles craignaient semble t'il qu'il ne soit utilisé comme bombardier en raison de sa trappe ventrale), ce départ ne signifia pas la fin d'utilisation du C-74 au profit du Pont Aérien. La *Mission Goliath* vit l'établissement dès le 4 octobre 1948 d'une liaison hebdomadaire entre Brookley AFB et Frankfort, avec escales intermédiaires à Westover AFB et aux Azores. Il s'agissait initialement d'acheminer le matériel nécessaires au maintien du Pont Aérien, en particulier les moteurs destinés aux C-54. Mais au fur et à mesure de la disponibilité des Globemaster, renvoyés chez Douglas pour refonte des postes de pilotage, le nombre de rotations augmenta, atteignant 16 par mois en février 1949. Le 16 mai 1949 un C-74 établissait un nouveau record, traversant l'Atlantique Nord avec 75 passagers en plus de 12 hommes d'équipage. Le 30 septembre 1949 les autorités soviétiques autorisaient à nouveau l'accès à Berlin par les voies terrestres, marquant la fin de l'Opération Vittles.



Le 42-65409 aux couleurs de la Continental Division du Military Air Transport Service (Photo USAF)

Le 1^{er} octobre 1949 le 1601st ATG était transféré de l'Atlantic Division du MATS à la Continental Division, devenant au passage 1703rd Air Transport Group (Heavy), toujours constitué par l'unique 1260th ATS basé à Brookley AFB. C'est également en octobre 1949 que furent créés deux nouveaux services réguliers sur C-74 : Le *Hawaiian* reliait une fois par semaine Brookley à la base hawaïenne de Hickam AFB avec une escale à Fairfield-Suisun AFB, en Californie, tandis que *The Jonathan*

décollait trois fois par semaine de Brookley pour Kelly AFB (Texas), McClellan AFB (Californie), McChord AFB (Etat de Washington) et enfin Elmendorf AFB, en Alaska.

Le 25 novembre 1949 le C-74 '414', surnommé 'The Champ' depuis ses exploits berlinois, établissait un nouveau record en transportant entre Mobile, Alabama, et Marham, en Grande-Bretagne, 103 passagers, équipage compris. Pour la première fois de l'histoire plus de 100 personnes traversaient l'Atlantique à bord d'un même avion.

Une autre crise internationale allait confirmer les qualités de l'appareil et sa fiabilité, la Guerre de Corée. Entre le 1^{er} juillet et fin décembre 1950 les Globemaster totalisèrent plus de 7 000 heures de vol pour acheminer vers Hawaii un peu moins de 454 tonnes de matériel militaire prioritaire, transportés ensuite vers le Japon puis la Corée par une noria de C-54. En sens inverse, les C-74 rapatrièrent vers le continent américain 2 486 blessés, 550 passagers et 58 tonnes de matériel entre juillet 1950 et janvier 1951. On compte 40 vols sur Hawaii pour le seul mois de décembre 1950.

Le 1^{er} juillet 1952 le 1260th ATS fut dédoublé pour former les 3rd et 6th Air Transport Squadrons (Heavy), mais la flotte de C-74 commençait à connaître des problèmes de disponibilité en raison du faible nombre d'appareils construits et fin 1954 il devint évident que les appareils vieillissaient plus rapidement que prévu. Le taux d'utilisation atteignait 10 heures par jour, le nombre d'heures de maintenance allait croissant et le problème des rechanges devenait délicat.



Immatriculé au Panama (HP-367) et arborant la raison sociale 'HERACLES', l'ex 42-65408 est vu ici à Nicosie le 17.09.1963. Ce quadrimoteur, qui fut utilisé pour transporter du bétail entre l'Europe du Nord et le Moyen Orient, fut abandonné sur l'aéroport de Milan et ferrailé en 1972. (Photo Jack Ford)

Les vols réguliers furent donc remplacés par des missions de soutien logistique, en particulier l'assistance aux grandes démonstrations de force organisées par la Stratégic Air Command ou le Tactical Air Command. Il s'agissait d'acheminer techniciens et rechanges nécessaires pour assurer la réussite de ces opérations mettant en œuvre des ravitaillements en vol. Début juillet 1952 deux C-74 assurèrent le soutien logistique au déploiement de Republic F-84G à travers le Pacifique (Operation Fox Peter One), puis une opération similaire le mois suivant entre Turner AFB, Georgie, et Sidi Slimane AB au Maroc, tandis que l'Opération Embryo Elelet couvrait le transport de 10 North American T-6 entre Kelly Air Force Base, au Texas, et Montevideo, en Uruguay. En août 1954 d'autres Globemaster acheminèrent au Maroc les techniciens nécessaires au déploiement temporaire en Afrique du Nord d'une formation de Boeing B-47 (Opération Reflex).

Le 30 juin 1955 le 6th ATS (Heavy) fut officiellement désactivé, appareils et personnels étant transférés au 3rd ATS (Heavy), 1703rd ATG afin de faciliter la transition vers un nouvel appareil, le Douglas C-124 Globemaster II. Le taux de disponibilité de la flotte était tombé à 4 heures par jour, les appareils connaissant un nombre croissant de pannes, en particulier au niveau du circuit carburant et de la fixation de la plate-forme de chargement ventral. Le 1^{er} novembre suivant les C-74 perdirent leur statut opérationnel et durant les premiers mois de 1956 les onze appareils furent transférés en vol de Brookley AB au 3040th Aircraft Storage Group de Davis-Monthan AFB, Arizona, pour stockage ou revente. Le dernier vol fut effectué le 31 mars 1956, le Brigadier-Général George S. Cassady étant aux commandes. Une autorisation spéciale accordée car le Colonel Cassady avait réceptionné le premier Globemaster pour le compte de l'USAF.

Quatre appareils trouvèrent des acheteurs civils, les autres furent ferraillés en 1965.



Le Globemaster HP-385 d'Aeronaves de Panama photographié à Londres le 19 mai 1963. On remarque d'importantes traces d'huile sur le fuselage arrière. Selon les témoins de l'époque les quatre moteurs étaient sujets à d'importantes fuites d'huile. Cet avion s'est écrasé peu après son décollage de Marseille-Marignane le 9 octobre 1963. La décoration, rouge et blanche, était celle adoptée par le MATS au milieu des années 1950, seuls les marquages américains ayant disparu. (Collection JLB)

Quatre C-74 civils :

³⁵
¹⁷ Le 42-65404 devint N3182G avant de voler sous les couleurs d'Aeronaves de Panama, immatriculé HP-385*. Cet appareil effectua de nombreux transports de bétail entre l'Europe et le Proche Orient, principalement entre Copenhague et Teheran. Le 9 octobre 1963, avec six personnes à bord, il décolla de nuit de Marseille-Marignane pour le Caire, en Egypte. L'équipage ne comprit pas les instructions de la tour de contrôle et utilisa la piste 13 et non la piste 31 comme il lui était demandé. L'appareil percuta à une altitude de 245 m, environ 6 m en dessous du sommet, à 12 km au sud de Marignane, dans le secteur du Rove. Tous les occupants furent tués bien entendu et le Danemark, d'où la compagnie opérait en Europe, retira sa licence à Aeronaves de Panama, qui cessa alors son exploitation.

³⁵
¹⁷ Le 42-65408 devint N8199H le 24 mars 1959, au nom d'Akros Dynamic, société qui espérait le vendre au nouveau régime castriste. Cette vente ayant échoué, il quitta Cuba pour Panama, devenant HP-367* chez Aeronaves de Panama. Abandonné à Milan par la compagnie après sa disparition en 1963, le dernier Globemaster fut démantelé sur place en août 1972.

³⁵
¹⁷ Le 42-65409 passa sur le registre civil en 1956 comme N3181G. Reconditionné à Oakland, en Californie, il fut livré à Aeronaves de Panama comme HP-379*. Basé à Copenhague, il

sillonna le ciel européen, transportant du bétail vers le Moyen Orient. Abandonné à Milan en 1963 comme le HP-367, il apparaît dans le film *L'or se barre* (Titre original *The Italian Job*) de Peter Collinson, avec en vedette Michael Caine et Noel Coward. Il y figure un avion chinois livrant de l'or chez Fiat à Turin. Transféré à Turin, il prit feu une première fois le 11 juin 1970 alors qu'il se trouvait exposé au public, puis une seconde fois durant son démantèlement le 24 septembre 1970. Deux ouvriers furent tués à cette occasion.

³⁵
¹⁷ Le 42-65412, passé au registre civil comme N3183G en 1956, fut ferrailé à Long Beach, Californie, en 1964.

* Curieusement, la Direction de l'Aviation Civile du Panama a toujours démenti avoir immatriculé trois C-74, ses archives ne révélant la présence sur le registre national que du HP-367. L'immatriculation HP-379 aurait été attribuée à un Cessna 180F et aucun avion n'aurait reçu l'immatriculation HP-385. La présence de ces trois appareils en Europe au début des années 1960 est pourtant confirmée par de nombreuses photographies. Vétérinaire et écrivain, le Britannique James Herriot raconte dans un chapitre de son livre *The Lord God Made Them All* un transport de bétail entre Londres et Istamboul à bord du HP-379.



Ex 42-65409, ce C-74 fut immatriculé successivement N3181G puis HP-379. Abandonné en Italie en 1963, il devint un des acteurs du film *L'or se barre* de Peter Collinson, figurant dans une décoration des plus fantaisistes un avion de ligne chinois. Il prit feu durant son démantèlement à Milan en septembre 1970.

Le Douglas C-74 Globemaster en chiffres : Envergure : 52,82 m ; Longueur : 37,86 m ; Hauteur : 13,34 m ; Surface alaire : 233,18 m² ; Masse à vide équipé : 39 087 kg ; Masse en charge : 69 911 kg ; Masse maximale autorisée : 78 018 kg ; Moteurs : 4 Pratt & Whitney R-4360-49 de 3 250 ch ; Vitesse maximale : 528 km/h à 3 050 m ; Vitesse de croisière : 341 km/h ; Taux de montée initial : 794 m/min ; Plafond absolu : 9 150 m absolu ; Plafond pratique : 6 490 m ; Distance franchissable en charge : 5 470 ; Distance franchissable maximale : 11 670 km.

Modélisme : On trouve au catalogue de la firme Anigrand Craftswork un kit au 1/144^e comprenant 133 pièces en résine claire et huit pièces transparentes permettant de réaliser soit un prototype (42-65402) avec le double poste de pilotage d'origine, soit un appareil du MATS (42-65408) avec son poste de pilotage définitif, la planche de décalcomanie étant fournie et nous paraissant complète. Nous n'avons pas pu disposer à temps de cette boîte, qui se trouve facilement via Internet chez le fabricant, mais avec une envergure de près de 37 cm pour une longueur de 26 cm voilà un modèle

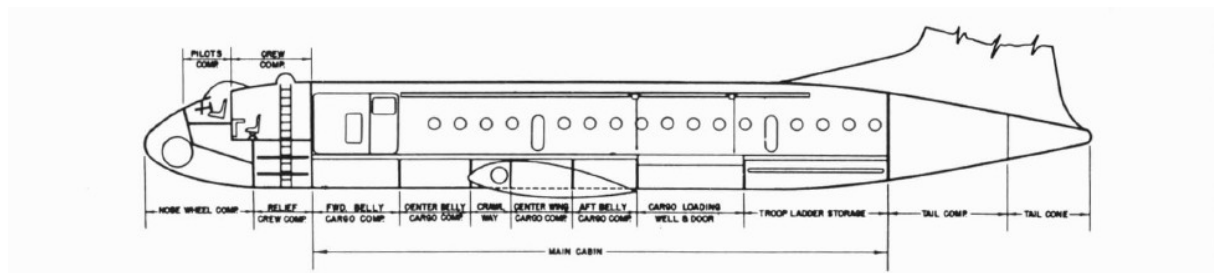
original pour une vitrine consacrée au début de la Guerre Froide. Et rien ne vous empêche de pousser l'originalité jusqu'à reproduire un appareil exploité par Aerovias Panama grâce à cette monographie. Il faut compter une centaine d'euros avec les frais de port, mais Anigrand vous offre en prime trois 'bonus' à la même échelle, dont le fameux Vought XF5U-1.



Coupage de presse montrant le prototype 42-65402 sortant d'usine en juillet 1945. L'empennage étant plus haut que la porte du hall de montage il avait été nécessaire de réaliser une structure en bois sur le passage du diabolo avant afin de cabrer suffisamment l'avion pour permettre à la dérive de passer.



Si la sortie d'usine d'un nouvel avion est toujours en événement, l'apparition du C-74 Globemaster se doublait d'une originalité. C'était en 1945 le plus gros avion au monde. On remarque, juste derrière le train avant, l'échelle et la trappe permettant à l'équipage d'accéder à l'appareil. (Photo SDASM)



Coupe d'aménagement du fuselage du C-74. On note la position de « l'ascenseur », juste en arrière du bord de fuite de l'aile, et la hauteur constante de la soute sur sa longueur (Document Douglas)



Le 42-65402 avant et pendant son premier vol (Photos USAF)



