



J'AI CHASSÉ UN "BOGIE" DANS UN "JET" DU "NORAD"

par Kevin BROWN



TOUT commença par un point lumineux sur l'écran d'une station de radar isolée près de Sioux Lookout, Province d'Ontario, à 240 km environ au Nord de la frontière canadienne.

Le signal n'avait pas été là auparavant, et il apparaissait à une place où il n'était pas attendu. Et parce qu'il apparût ainsi, il mit en mouvement une réaction en chaîne à laquelle devaient participer des centaines d'hommes, de nombreux millions de dollars de matériel et tout le dispositif de sécurité du continent Nord-Américain. Il concentra aussi l'attention sur la mission d'un réseau de protection qui s'étend sur deux nations et trois océans.

DÉTECTER... IDENTIFIER... INTERCEPTER...

Le signal lumineux détecté à Sioux Lookout (Poste de guet) est relayé à Duluth pour identification...

Quand il ne peut pas être identifié, la mission d'interception commence...

Finalement, il m'emmena plus haut et plus vite que je ne l'avais jamais été... au-delà de la vitesse du son et à près de 16 km au-dessus de la Terre.

J'ai volé avec une mission du NORAD. Le NORAD (pour North American Air Defense Command), l'organisme militaire Américano-Canadien) de garde contre une attaque par le dessus du monde, se compose principalement de trois lignes de défense.. La première, la plus longue et la plus au Nord, est la familière Ligne Dew (Avertissement Avancé à Distance), est une ligne de postes de radar installée par l'Aviation des U.S.A. le long de la côte Nord du Canada et de l'Alaska, laquelle scrute des objectifs possibles loin dans l'Arctique. Ses flancs se prolongent dans le Pacifique et l'Atlantique sous la forme d'avions-radar de la Marine Américaine qui volent entre les Aléoutiennes et les Iles de Midway, ainsi qu'entre le Groenland et les Iles Britanniques.

Au Sud de la Ligne Dew se trouve la ligne du Moyen-Canada, une ligne Est-Ouest traversant le Canada à mi-chemin de sa frontière Nord.

La troisième ligne est le réseau de radar Pinetree qui enjambe la frontière Américano-Canadienne et elle est occupée conjointement

L'auteur de l'article fait la grimace tandis qu'on le serre dans la combinaison pressurisée avant qu'il parte en mission. Il appelle cette combinaison un « cercueil sur mesures ».



1 L'officier d'identification étudie le code du nouveau point lumineux apparu au Nord de Duluth. Remarquer le contour du Lac Supérieur.

par les forces armées des deux nations. Cette ligne est divisée en régions et chaque région est de nouveau divisée en secteurs plus petits.

C'est dans l'un de ces secteurs... le Secteur de Duluth de la 30^e Région du NORAD... que fut effectuée notre mission aérienne. Ce secteur couvre diverses parties du Minnesota, du Wisconsin, du Michigan et de la Province d'Ontario.

De même que tous les secteurs du NORAD, le secteur de Duluth dispose d'appareillages de radar pour détecter tous les avions volant dans ses limites, de machines à calculer électroniques qui emmagasinent les informations sur les avions qui sont autorisés à voler dans ces limites, de chasseurs supersoniques pour intercepter ceux qui ne peuvent pas être identifiés, et de projectiles pour détruire ceux qui sont identifiés comme hostiles.

Telle est la mission du NORAD : détecter tous les avions, les identifier, intercepter ceux qui ne sont pas identifiés et, si nécessaire, les détruire. Au moment où ces lignes sont écrites, aucun avion n'a, naturellement dû être détruit, mais plusieurs avions doivent être interceptés tous les jours et être identifiés « à vue d'œil ».

J'ai volé avec l'une de ces missions d'interception, et tout a commencé avec ce point lumineux...

LA DETECTION

Le secteur de Duluth est parsemé de stations de radar qui balaient le ciel en chevauchant les unes sur les autres. Les opérateurs radar sont assis dans la demi-obscurité, surveillant des radarscopes (écrans de surveillance radar), attendant que de nouveaux points lumineux apparaissent, surveillant les anciens en train de suivre leur cours prévu.

Le signal ou point lumineux par lequel commença ma mission apparut au sommet du radarscope d'une console de radar de la base d'Aviation de Sioux Lookout. Il fut aisément interprété comme représentant un



2 Lorsqu'un signal lumineux ne peut pas être identifié, le bouton d'urgence est pressé (photo encadrée), alertant les pilotes. Les avions sont, en fait, pilotés par cette équipe de spécialistes des armements composée d'un directeur d'interception canadien (à gauche) et d'un technicien américain.

avion à réaction volant très haut au Nord de la station et se dirigeant vers le Sud, en direction de Duluth et de Minneapolis.

Il alerta l'opérateur parce qu'aucun des plans de vol qui lui avaient été transmis ne signalait un avion en ce point et en ce temps et parce qu'aucun avertissement d'avion non identifié ne lui avait été transmis par la Ligne Dew ni par la Ligne du Moyen-Canada.

Quel était cet appareil et comment était-il arrivé en ce point ?

La position de l'avion à réaction, sa vitesse et son altitude furent relayées au quartier général du secteur...

L'IDENTIFICATION

Le quartier général du secteur est un bâtiment massif sans fenêtres avec des murs de

1,20 m d'épaisseur situé sur une base aérienne des faubourgs de Duluth, Minnesota. A l'intérieur, se trouvent les hommes et l'équipement qui dirigent et contrôlent le fonctionnement du secteur tout entier. Dans les entrailles du building se trouvent des machines électroniques géantes... le cerveau du système... qui, avec une vitesse astronomique, reçoivent, enregistrent, mettent en corrélation et répondent aux questions concernant toutes les données qui leur sont transmises par les stations radar, les bases aériennes, les bases de projectiles téléguidés, les lignes Dew, Moyen-Canada et Pinetree, les centres de contrôle des vols et les stations météorologiques. Elles conservent en mémoire les informations sur les conditions météorologiques, la position des avions à réaction et des fusées téléguidées, les plans de vol projetés de tous les avions autorisés à voler à travers

3 Les officiers supérieurs canadiens et américains observent la progression de la « bataille » depuis le centre de commandement à un rez-de-chaussée et un étage. Pour les missions à grande échelle, ils déploient leurs forces à partir de celui-ci. Le grand écran lumineux et les tableaux noirs illuminés leur indiquent en permanence le déroulement de la situation.



Les pilotes se précipitent, courent jusqu'à leurs avions, et ont décollé du sol en une question de minutes...



4 Les cartes à jouer volent, les chaises sont renversées lorsque l'avertisseur d'urgence retentit sur la ligne de vol. Les tibias écorchés font partie des risques du métier, car les pilotes n'ont que cinq minutes pour faire prendre l'air à leurs appareils. Le lit de camp que l'on voit au premier plan est pour les hommes des alertes nocturnes.

le secteur, et les itinéraires de tous les avions volant au moment dans le secteur, qu'ils soient autorisés ou non.

Le rapport sur le signal lumineux de Sioux Lookout arriva aux machines à calculer, et les données furent automatiquement relayées, sous forme codée, aux radarsopes de la salle d'identification. L'officier d'identification savait déjà quels étaient les avions qui devaient voler dans le secteur et à quels moments ils devaient y voler. Le nouveau vol indiqué lui était étranger.

Saisissant son pistolet lumineux, un appareil électronique qui déclenche une réponse des machines électroniques, il pointa celui-ci sur le point lumineux et « tira ».

Il n'y avait pas de plan de vol.

L'officier d'identification appela sur son téléphone direct le centre de contrôle de vol de Winnipeg (Province du Manitoba), et lui donna l'emplacement et l'altitude de l'appareil à réaction, ainsi que la direction et la

vitesse de son parcours. Winnipeg répondit qu'aucun plan de vol n'avait été enregistré pour ce parcours.

Trente secondes après l'apparition du parcours, l'officier d'identification signala à la salle des armements qu'il avait détecté un avion non identifié.

Dans la section des armements, des lampes s'allumèrent et des sonnettes sonnèrent sur la console du directeur principal des armements. Ceci était aussi une assurance superflue, car celui-ci avait déjà suivi la piste de l'appareil et l'avait déjà traduite en code. Lorsqu'il reçut de l'officier d'identification la confirmation que l'appareil était non identifié, il choisit une équipe de spécialistes des armements pour effectuer la mission. Une radio-fréquence fut assignée à celle-ci, le bouton d'urgence fut pressé, et l'avertisseur retentit dans la salle de garde des pilotes...

(Suite page 113)



5 Le pilote et l'auteur de l'article grimpent à bord, avec le lieutenant Hartman tenant l'échelle. Le pilote devait être sangle, mettre le moteur en marche, appeler la tour de contrôle, recevoir ses instructions, rouler sur la piste et décoller, le tout à la vitesse maxima. L'auteur de l'article n'avait qu'à s'asseoir et à être très inquiet.

6 Le F-106 file en vrombissant sur la piste de décollage. Quelques minutes plus tard, il rencontra l'avion non identifié. La plupart des missions du NORAD ne durent que moins de 15 minutes, entre la détection initiale et l'interception.



J'ai chassé un " bogie " dans un " jet " du " norad "

(Suite de la page 58)

Entre temps sur la ligne de vol...

Ma journée commença de bonne heure ce matin-là. Les pilotes du 11^e Escadron de Chasseurs d'Interception... que ceux qui ne sont pas en état d'alerte de 24 heures... prennent leur service à 7 h 30 du matin. J'ai fait de même. Après avoir satisfait à la vérification de sécurité à la grande porte, j'ai été escorté jusqu'au quartier général de l'escadron par le lieutenant Bernard Hartman, l'un des pilotes de « jet » du 11^e Escadron.

Dans la salle de repos de l'escadron, j'ai rencontré le reste des pilotes, y compris l'homme qui devait me faire voler, le capitaine Charles Pugh. Quelques-uns des autres me dirent, pas en sa présence, que Pugh était un « damn good pilot ». Dans la langue de l'U.S. Air Force, ceci signifie la même chose que dans n'importe quel autre langage.

Après avoir eu pris le café au snack-bar, nous sommes passés dans la salle des instructions préliminaires (briefing). A ces réunions du matin, les activités du jour sont esquissées. Il était prévu que je participerais à une alerte de l'après-midi; j'ai donc passé le reste de la matinée à revêtir mon équipement et à subir diverses vérifications.

Une combinaison pressurisée n'est pas un endroit pour une personne souffrant de claustrophobie. Tous les avions à réaction de l'U.S. Air Force ont des cabines pressurisées mais, pour les missions de haute altitude, ces corsets grand modèle sont portés, eux aussi. J'avais l'impression d'être comprimé à mort et, lorsque j'ai eu mis le casque, je me sentais comme dans un cercueil sur mesures. Un parachute vient s'ajouter à tout cela et, lorsque l'on en eut trouvé un bien adapté, j'ai été jusqu'à l'avion d'un pas mal assuré pour la vérification de cockpit.

La première vue en gros plan d'un F-106 est une chose saisissante. Aucune feuille de spécifications indiquant froidement sa taille et son rendement (8 m 55 de haut, 21 m 35 de long, plus de 2 400 kilomètres à l'heure de vitesse) ne peut vous préparer à cela. C'est un oiseau gros et magnifique.

Je me suis assis dans le siège arrière d'un F-106 B, la version biplace, et j'ai eu une courte initiation sur la façon de se prendre de panique. La première chose qui vous frappe est la petitesse de la place et le labyrinthe d'instruments qui vous entoure. Déjà presque immobilisé par la combinaison pressurisée, j'ai été encore plus paralysé lorsque les sangles du parachute ont été serrées sur moi jusqu'à ce que la combinaison fasse des plis (« Si elles sont desserrées, le choc vous cassera les jambes lorsque le parachute s'ouvrira », me dit aimablement Hartman). Par-dessus cela vinrent les sangles d'épaule et la ceinture de siège, avec un filin supplémentaire accroché sur le siège lui-même.

TECHNICIEN D'ELITE... BRILLANT AVENIR...

... par les cours progressifs par correspondance

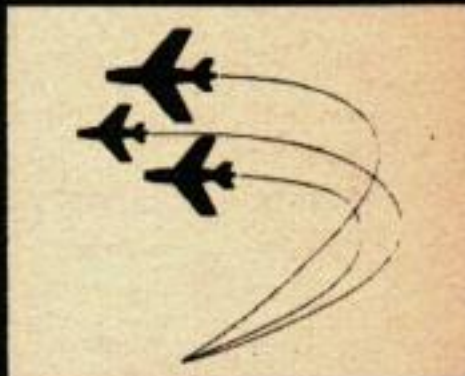
**ADAPTÉS A TOUS NIVEAUX D'INSTRUCTION
ÉLÉMENTAIRE, MOYEN, SUPÉRIEUR.**

Formation - Perfectionnement - Spécialisation.

Préparation aux diplômes d'Etat . CAP - BP - BT, etc.
Orientation professionnelle - Placement.

AVIATION

- ★ Pilote (tous degrés).
(Vol aux instruments).
 - ★ Instructeur-Pilote.
 - ★ Brevet Élémentaire des Sports Aériens.
 - ★ Concours Armée de l'Air.
 - ★ Mécanicien et Technicien.
 - ★ Agent technique.
- Pratique au sol et en vol au sein des aéro-clubs régionaux*



ELECTRONIQUE

- ★ Radio Technicien
(monteur, chef monteur, dépanneur-aligneur-metteur au point).
- ★ Agent technique et Sous-Ingénieur
- ★ Ingénieur Radio-Electronicien.

TRAVAUX PRATIQUES

Matériel d'études-outillage



DESSIN INDUSTRIEL

- ★ Calqueur-Détaillant
- ★ Exécution
- ★ Etudes et projeteur-Chef d'études
- ★ Technicien de bureau d'études

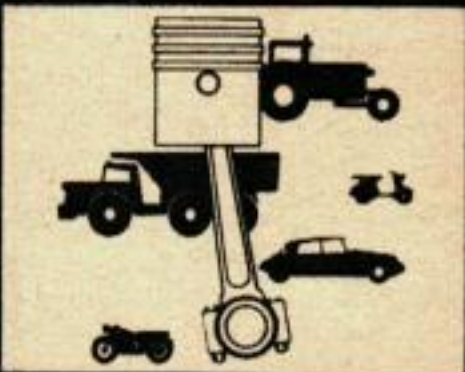


AUTOMOBILE

- ★ Mécanicien Electricien
- ★ Diéséliste et Motoriste
- ★ Agent technique et Sous-Ingénieur Automobile



METHODES INFRA E S



*sans engagement, demandez la documentation gratuite
en spécifiant la section choisie (joindre 2 timbres
à 0,25 NF pour frais).*

**ECOLE PRATIQUE POLYTECHNIQUE
DES TECHNICIENS ET CADRES**

24, RUE JEAN MERMOZ - PARIS 8^e