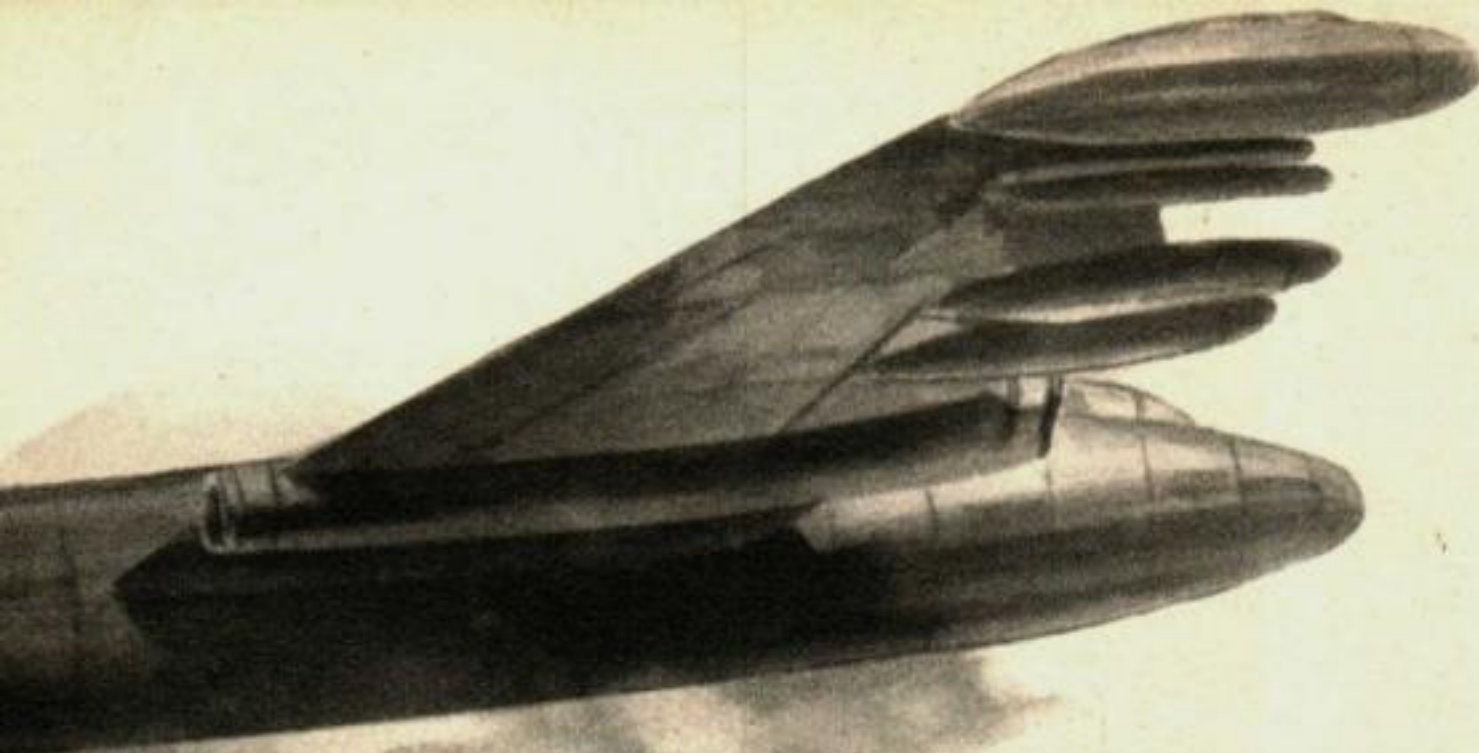




J'AI ÉTÉ ABATTU PAR UN



INTERCEPTEUR AMÉRICAIN

Des avions amis simulant une attaque ennemie mettent à l'épreuve la défense aérienne des États-Unis. Voici comment ils procèdent.

par C.-P. GILMORE

LES missions de bombardement partent traditionnellement à l'aube. C'est pour cette raison que j'ai trouvé toute cette affaire un peu insolite. Nous avons pris notre déjeuner sans nous presser, puis une voiture nous a transportés au parking et nous avons pris place à bord d'un bombardier B-57 comme pour une simple promenade.

Ce qui rendait notre mission encore plus insolite, c'était son objectif. Nous allons bombarder New York.

En trois heures de vol, j'eus le temps de comprendre que notre avion et la douzaine d'autres qui formaient notre groupe étaient devenus l'enjeu d'une dangereuse partie de cache-cache jouée à haute altitude et à grande vitesse par des centaines de spécialistes avec un matériel coûtant des millions de dollars. L'enjeu, c'était aussi la défense de l'Amérique du Nord.

Un gigantesque écran radar est tendu à travers le Canada et sur les côtes américaines. En cas de raid ennemi, ces postes de guet sont chargés de donner l'alarme. Des pilotes de chasse maintenus en alerte permanente bondiront alors sur leurs appareils et prendront l'air pour intercepter les avions ennemis.

Tout ce système de défense est bien rodé. Il fonctionne merveilleusement bien pendant les exercices. Mais qu'arriverait-il en cas d'attaque réelle, les opérateurs radar n'ayant pas été avertis, les gens qui sont chargés de donner l'alarme n'étant pas au courant de la manœuvre, les pilotes devant prendre l'air sans préavis ?

Il y a un moyen très simple de s'en rendre compte. Simuler une attaque avec des avions amis. La déclencher sans avertissement. Ne pas révéler aux opérateurs radar, aux contrôleurs ou aux pilotes qu'il s'agit d'un exercice avant que l'essentiel ait été fait — sauf



L'AUTEUR GILMORE met le masque à oxygène pour passer l'épreuve de la chambre d'altitude, obligatoire avant de pouvoir embarquer sur un avion militaire devant voler en haute altitude.

bien entendu — l'usage final des armes sur les avions interceptés.

Arrêter l'interception juste avant cette phase finale.

Bien entendu, il y a un risque du fait qu'il faut employer pour cela des avions cibles : ceux qui simulent l'attaque et qu'on doit soustraire au dernier moment aux coups de la défense. C'est avec eux que j'ai volé. C'est une unité d'élite, la 4713^e escadrille d'évaluation des Systèmes de Défense basée à Stewart près de Newburgh (Etat de New York). Les unités terrestres de défense aérienne les appellent « les ennemis pour rire ». Ils font continuellement des sondages du système de défense pour éprouver ses réactions, découvrir ses points faibles et révéler les trous qu'il peut avoir.

Le pilote de l'avion sur lequel j'étais embarqué était Art Jepson, grand blond, beau garçon, qui semble avoir été choisi pour ce rôle par un producteur de cinéma. Et le paysage qui entourait la base au moment du décollage était aussi digne d'Hollywood. A l'horizon, une légère brume masquait les montagnes, mais je n'avais jamais vu un ciel aussi bleu et l'atmosphère d'automne avait une fraîcheur délicieuse.

Art ne parla guère tandis que nous grimpons jusqu'à 10 000 mètres, mettant le cap vers le sud-est en survolant le Connecticut et Long Island, puis sur l'Atlantique vers le large. Il n'avait pas le temps pour la conversation. Sans le navigateur dont j'avais pris la place, il devait tout faire lui-même : piloter l'avion, faire les calculs de navigation et rester en contact avec le sol. Pour ma part, je n'avais rien d'autre à faire qu'à me laisser

promener et prendre mon parti du risque d'être abattu par erreur.

Comme il y a constamment des centaines d'avions militaires en vol au-dessus du territoire personne ne fit attention à nous. Nous avions fait un plan de vol et les radars côtiers savaient qui nous étions. Mais ils ne savaient pas qu'après avoir volé vers le large pendant un peu plus d'une heure (nous serions alors à environ 1 200 km de la côte, hors de portée des radars) nous ferions demi-tour et — sans avertir personne — mettrions de nouveau le cap sur le territoire.

Tout avion militaire américain est équipé d'un coffret noir appelé S.I.F. : Selective Identification Feature. Quand le radar relève un avion non identifié, l'opérateur émet un signal spécial. Le S.I.F. répond automatiquement au signal suivant un code pré-déterminé qui fait savoir à la défense côtière que l'avion est ami. Une fois arrivé au point où nous devions faire demi-tour, Art coupa le circuit du S.I.F. Le secteur de défense aérienne de New York n'avait alors plus aucun moyen de découvrir que nous étions des amis. Il nous considéra comme inconnus et agira exactement comme si nous étions des ennemis.

Avant le décollage, le chef d'escadrille, le lieutenant-colonel L.-W. Feagin, m'avait expliqué de quelle manière les choses allaient se passer. Un seul homme dans le secteur de New York savait que nous allions venir. En jargon du métier, on l'appelle « l'homme de confiance, l'officier « qui regarde et ne dit rien ». C'est son rôle de nous dénoncer comme simulateurs, non ennemis. Comme tout retard pourrait être dangereux, il le fait au bout d'un temps assez court.

AU POINT D'EMBARQUEMENT, le capitaine Jepson (à gauche) fait passer un petit examen à l'auteur sur les procédures en vol. Il doit savoir notamment comment se faire éjecter de l'avion en cas d'urgence.



Pendant la plus grande partie de l'exercice, les opérateurs radar et les pilotes savent donc que ce raid est un exercice. Mais quelquefois, pour éprouver le système dans des conditions aussi proches que possible de la réalité, il ne le fait qu'au dernier moment. Je ne savais pas jusqu'à quel point il laisserait aller les choses ce jour-là. Mais j'espérais qu'il ne se laisserait pas distraire cet après-midi là.

Art coupa le fil de mes cogitations inquiètes.

« Nous approchons du point de pénétration initiale », dit-il, « le radar ne vas pas tarder à nous voir. » Le groupe de bombardiers qui avaient pris l'air avec nous s'étaient écartés l'un de l'autre et chacun d'entre eux arrivera sur son propre point de pénétration initiale à peu près en même temps que nous, le long d'un front assez large. Les écrans des radars qui jalonnent la côte de l'Atlantique seront constellés d'avions inconnus comme des arbres de Noël.

Devant moi, dans le poste de pilotage, je voyais un fouillis déroutant de boutons, d'écrans, de cadrans et autres équipements électroniques. Ce sont les contre-mesures électroniques du bord. Sous mes pieds, là où devraient être les bombes, il y a pour plus d'un million de dollars d'équipement de C.M.E. du type le plus perfectionné jamais inventé. Pendant la dernière guerre, les avions se combattaient avec des projectiles. C'est fini maintenant. Toutes les armes étant maintenant électroniquement commandées, l'adversaire qui domine l'autre électroniquement gagne le combat. Notre équipement C.M.E. est notre seule chance de nous en tirer.

L'appareil porte en ce moment un gros

handicap : moi-même. Normalement le navigateur remplit également le rôle de spécialiste de combat électronique, ou en jargon de pilote, le « gars radar ». Il se sert de l'équipement C.M.E. pour brouiller la piste aux intercepteurs.

Puisque j'occupais la place du navigateur, Art devait se débrouiller comme il pouvait avec le C.M.E. à l'aide des commandes doubles qu'il avait devant lui à l'avant, tout en faisant tout ce qui incombait au pilote. Mais je n'étais pas tout à fait un poids mort. Avant le décollage, il m'avait montré comment il faut manœuvrer le distributeur de foin. Ces appareils, des cylindres montés sous les ailes et ressemblant à des réservoirs auxiliaires de carburant larguent à volonté des paquets de rubans d'aluminium. Ces rubans donnent sur l'écran radar un écho hors de proportion avec leur taille.

Lorsque nous avons un chasseur à nos trousses, nous pouvons faire trois choses. Nous pouvons faire du brouillage, émettre des parasites qui brouillent tellement son écran qu'il ne peut plus nous distinguer.

Nous pouvons utiliser un nouveau type de brouillage donnant de fausses indications de distance à son radar. Enfin, nous pouvons larguer du foin pour le mettre dans l'embarras en faisant apparaître deux échos dans son radar, le nôtre et celui du foin. Comme nous continuons à nous déplacer tandis que le foin reste sur place, il ne sera pas dupe pour longtemps. Mais un chasseur, pour pouvoir abattre un avion, doit prendre la cible en pointage électronique pendant un certain temps pour permettre au calculateur de déterminer l'angle de tir de la fusée. Si nous pouvions couper continuellement le

LE « B-57 » met ses moteurs en marche. La charge de démarrage pour réacteur dégage une fumée noire. Le bombardier vola d'abord vers le large, sur l'Atlantique, pour sortir du champ des radars, puis fit demi-tour et tenta une manœuvre d'esquive pour « bombardier » le territoire américain.





pointage radar — avec un seul moyen ou en combinant plusieurs — nous pourrions peut-être l'empêcher d'ouvrir le feu.

« Le radar au sol nous a découverts », grogna Art dans son masque. Je ne pouvais rien voir, mais sans doute, un des coffrets noirs lui a indiqué que nous étions repérés.

« Est-ce qu'on fait quelque chose pour ça ? ai-je demandé au bout de quelques minutes. Je pouvais imaginer la belle agitation que nous avions causé au sol et ça ne me plaisait pas du tout. Des sonneries, des lumières clignotantes dans les centres de D.C.A. L'alarme sonne dans la salle d'attente des pilotes qui bondissent vers les avions d'interception. Dans une ou deux minutes, ils seront en l'air, mettant le cap sur nous.

Dans une dizaine de minutes, à plus de 2 500 km/h, ils exécuteront la manœuvre d'approche, le doigt sur la gâchette.

« Ils doivent avoir maintenant un bon vecteur-but pour nous », dit Art d'un ton insouciant. Il voulait dire qu'ils savaient maintenant notre vitesse, notre route et notre altitude et qu'ils n'ont plus qu'à déterminer le vecteur d'interception pour les chasseurs.

« On va voir ce qu'on peut faire, tenez-vous bien. »

Il me fallut à peu près une seconde pour comprendre ce qu'il voulait dire. Le B-57 amorça un piqué vers la planète la plus proche : la Terre. L'altimètre que j'avais devant moi tournait comme un moulin dans une bourrasque. Mon corps qui n'était pas plus sage, tenta de plonger en avant suivant les lois élémentaires de la physique. Les courroies de siège mordirent dans ma chair, tandis que je faisais effort pour percuter le toit.

Quelques instants après et 10 000 mètres plus bas — à ras des flots, il me semblait — Art redressa l'avion et mit de nouveau le cap

sur l'horizon. La force centrifuge — j'appris plus tard que je n'avais subi que 4 g, une misère — m'enfonça sur mon siège comme un marteau-pilon.

Ce piqué à la mort a pour but, m'apprit-on, de dérouter l'adversaire. Comme je reprenais mes esprits, Art m'expliqua par l'intercom le but de la manœuvre. « Ils ont maintenant un vecteur-but pour nous et vont envoyer des intercepteurs vers le point où ils ont calculé que nous serions dans quelques minutes.

« Mais nous resterons à basse altitude pour être invisibles au radar pendant quelque temps et changer de route. Quand nous serons assez près pour être de nouveau vus au radar, les chasseurs seront quelque part plus loin en train de nous chercher. »

Ça marcha très bien. Le radar ne nous retrouva que dix minutes plus tard. Art essaya le brouillage, mais ça ne réussit pas long temps. Les radars côtiers se recourent. N'im-

LE BOMBARDIER simule une attaque du territoire américain pour éprouver le système de défense. On voit de dos le capitaine Jepson à son poste de pilotage.



porte quel point du secteur de surveillance est couvert par trois radars au moins. Et ils peuvent tous changer de longueur d'onde aussi souvent qu'ils veulent. Vous pouvez en brouiller un, mais vous ne pouvez les brouiller tous en même temps.

Grimpant de nouveau à 10 000 mètres, nous essayons de gagner du temps. Si nous pouvions semer les intercepteurs pendant quelques minutes encore, nous pourrions arriver à portée de lancement de l'objectif. Nous étions maintenant trop près pour pouvoir brouiller les radars côtiers avec efficacité, mais peut-être pouvions-nous encore égarer les chasseurs.

Nous pouvions le faire d'autant plus facilement que nous connaissions leur tactique. Ils décollent en groupes de deux et font l'approche de la cible — nous, en l'occurrence — écartés d'environ 8 km l'un de l'autre.

L'un d'eux fait alors une passe pour identifier l'avion inconnu et l'abattre s'il est ennemi. L'ailier reste en arrière. Si quelque chose arrivait au leader, l'ailier attaquerait à son tour.

Tout ce que nous avons à faire, c'est empêcher le premier pilote de régler le pointage de son radar sur nous. Art essaya toutes les manœuvres classiques. Il me demanda de régler la radio du poste arrière sur une fréquence du sol.

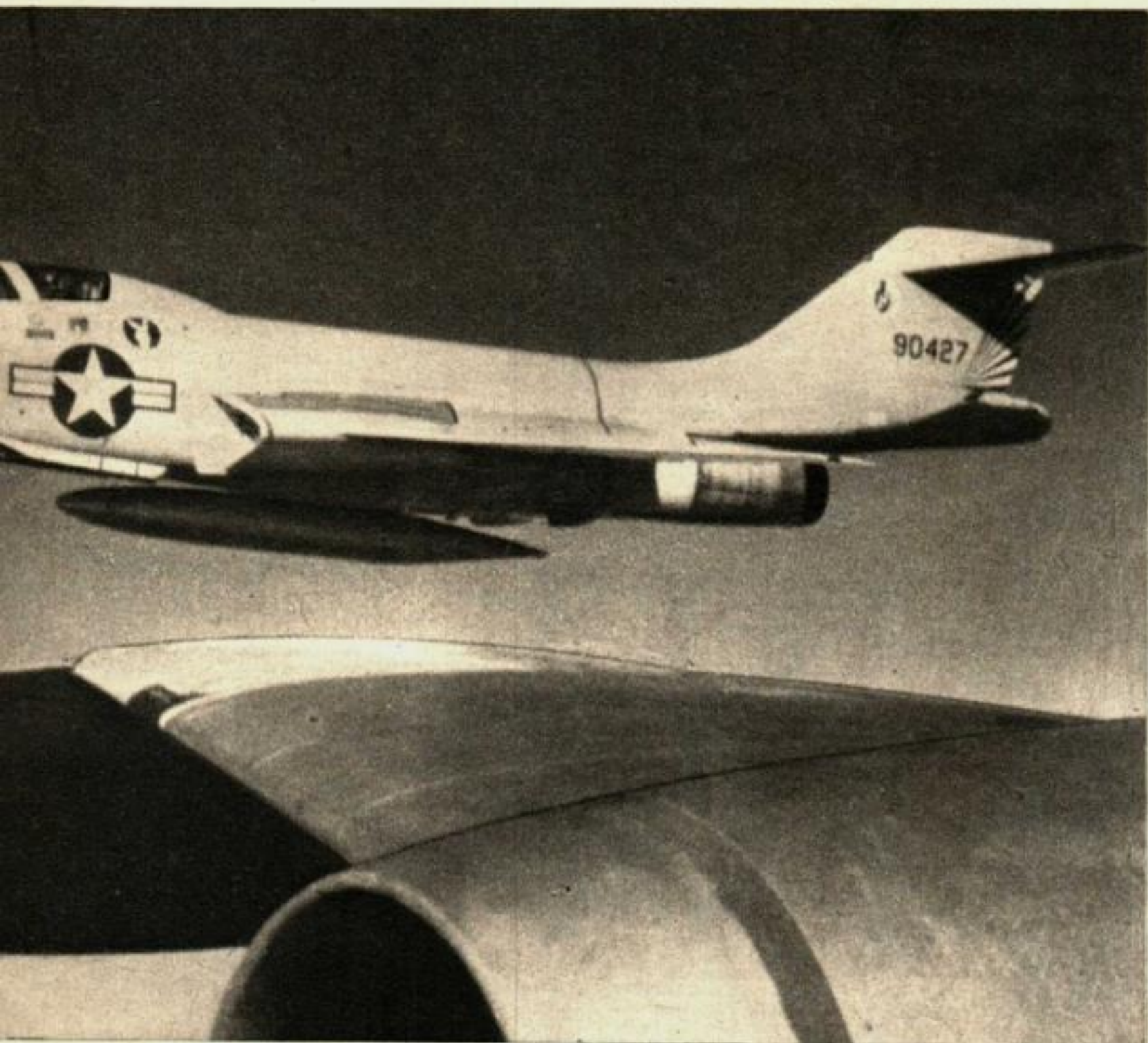
La voix du contrôleur au sol dirigeant l'interception se fit entendre forte et claire.

« Noir leader, dit-il, virage à droite et cap zéro neuf zéro. Grimpez porte-anges à 35. »

Cela voulait dire, en jargon de chasse : « Faites cap plein est, et grimpez plein gaz vers 10 000 mètres. » Art attendit presque une minute, puis prit à son tour le micro :

(Suite page 116)

LE CHASSEUR vole côte à côte avec le bombardier après l'avoir virtuellement abattu — dans une attaque simulée. Sa mission est remplie — il a pisté le bombardier, l'a pris dans son système de pointage automatique et l'a abattu à une distance respectable de l'objectif à bombarder.



J'ai été abattu par un intercepteur américain

(Suite de la page 39)

« Noir leader, dit-il, en imitant la voix du contrôleur, virage à gauche et cap zéro sept cinq. »

Il ne faut pas plus de quelques minutes pour découvrir qu'il a été joué, mais entre-temps, nous aurions gagné un répit précieux.

Bientôt, un indicateur placé devant Art signala que le radar du chasseur était dirigé sur nous. Ce fut alors mon tour de jouer.

« Larguez un peu de foin », me dit Art. Ma manœuvre fut impeccable. Je tournai les deux contacts que Art m'avait indiqués au début. Deux lumières jaunes clignotèrent au-dessus d'eux. Chaque éclair indiquait qu'un

Enfin un matériel

**SÉRIEUX, SIMPLE,
COMPLET, PORTATIF**

Réussissez toutes vos peintures et décorations

ÉCONOMISEZ DE

20 A 60% DE PEINTURE

Peignez facilement à chaud,
sans brouillard par super basse pression



GMP 694 C

Renseignements :

VOLUM'AIR

2, rue des Carrières
CHARENTON-LE-PONT (Seine)
Tél. 368-30-93



VolumAir
LICENCE A. ROCHE

VOUS OFFRE LES PLUS
GRANDES POSSIBILITÉS :

- Fonctionne avec toutes les peintures actuelles, tous les vernis (même polyesters)
- Permet FLOQUAGE, poudrage, granités, gouttelettes, vermiculés, etc.

Un outil professionnel à la portée de l'amateur. Amortissement rapide et souvent même immédiat.

En vente : quincailleries, drogueries, etc.

paquet de foin était largué. En même temps, Art faisait marcher le système de brouillage.

Notre barrage électronique et notre écran de fumée en aluminium ont dû faire quelque effet. Rien ne se passa pendant une ou deux minutes. Puis l'intercepteur s'approcha suffisamment de nous pour « percer » nos moyens de défense. L'indicateur montra que nous étions de nouveau « accrochés » par le pointage radar. Nous ne pouvions plus le semer. Pourvu que ce gaillard qui est au centre lui ait dit que nous sommes amis, pensai-je en moi-même.

Une ou deux minutes après, nous eûmes connaissance que le mot avait été passé. Tout d'abord, nous n'avons pas été descendus. Ensuite, nous vîmes un F-101 se placer à environ 30 mètres. Nous n'aurions pu dire à quel moment ça s'est passé, mais nous avons été virtuellement abattus. Le chasseur qui nous a « descendus » est venu se mettre côte à côte pour montrer simplement que c'était sans rancune.

J'appris plus tard que tous les autres appareils de notre formation avaient été également descendus. Celui qui est allé le plus loin a approché à 160 km de l'objectif.

Après notre destruction, Art mit le cap vers le nord, suivit la côte jusqu'à Rhode Island, puis mit le cap à l'est vers Stewart, en survolant le Connecticut. Il faisait encore très beau. A une altitude d'environ 12 000 m, il nous semblait voir dans le lointain à travers la brume, à la fois New York et Boston.

Pendant plus d'une heure, j'étais si absorbé dans cette guerre contre les Etats-Unis que j'en arrivais presque à croire que c'était réel. Mais en survolant la campagne paisible, tout cela semblait un rêve.

Je me calai confortablement dans mon siège pour goûter la promenade. Art semblait aussi content de lui. Quand il atterrit à la base, je me rendis compte qu'après tout, ces pilotes simulant une attaque ennemie devaient tirer une certaine satisfaction de leurs échecs répétés. Ce qui pourrait vraiment les déboulonner, ce serait un succès. Car s'ils peuvent passer à travers, d'autres le pourraient aussi.

AU PÉLICAN



LE MAGASIN SPECIALISE

VOUS PROPOSE LES NOUVEAUTES 1964

NAVIG
3 NOUVEAUX MODELES :



BRIGAND	86 F
GOELETTE	93 F
VEDETTE LANCE-TORPILLES	87 F

Faciles à construire grâce aux blocs av. et arr. préfabriqués et un ensemble de pièces terminées. (Accastillages, moteurs, matériel, etc...).

Catalogue NAVIG : 0,25 F en timbres.

AEROMODELISTES !

CONSTRUISEZ LES AVIONS « C B »

Les boîtes C B permettent de réaliser un avion, véritable maquette volante.



PERCIVAL

Moteurs :

JETEX, MICRON, COX, THIMBLE DROME, etc.

Toutes les maquettes mondiales de trains électriques O et HO, matériel et accessoires. Boîtes de constructions en plastique, autos, bateaux, avions.

**Autos miniatures, anciennes et modernes.
Toutes les voitures de collection.**

REPARATIONS - EXPEDITIONS - LIVRAISONS.

**TOUS LES JEUX,
TOUS LES JOUETS**

AU PÉLICAN

**43-45, passage du Havre
PARIS - 9^e**

Tél. : TRI. 20-93

C.C.P. CASTAING 6021-47, Paris.