

Attention !

la T.V. de la police routière vous surveille



Les chauffards, qui exécutent sur la route des manœuvres dangereuses et interdites, sont confondus par le spectacle de leurs propres méfaits sur un écran de TV.

Ly a peu de temps, un camion conduit par un chauffard a exécuté une manœuvre brutale qui a forcé un autre conducteur à défoncer une barrière pour l'éviter. Il fut impossible de mettre le chauffard en cause, faute de preuve. Des cas de ce genre se produisent souvent sur la route. Faute de document irréfutable, on ne peut poursuivre des individus dont le comportement au volant est très dangereux. Ils s'amusent, par exemple, à suivre de près d'autres voitures, terrorisant leurs conducteurs qui exécutent alors des manœuvres catastrophiques pour éviter la collision.

Mais on a maintenant le moyen de poursuivre les chauffards en justice, avec documents à l'appui ; grâce à un nouveau dispositif

mis à l'essai par la police du Connecticut, les chauffards, les imprudents, les trainards, ne pourront plus défier la loi impunément. C'est un système à bande d'enregistrement de vidéo et devant un tribunal, c'est un document accablant. Ce système a déjà été utilisé par la police routière dans différents Etats, mais seulement pour enregistrer les déclarations après une arrestation ou après un accident.

Pour voir ce nouveau système à l'œuvre, j'ai pris place dans une voiture de police avec l'agent Hobert ; c'est l'une des deux voitures TV camouflées de la police du Connecticut. J'ai remarqué la petite caméra TV montée au-dessus du tableau de bord. A l'arrière, il y a un enregistrement sur bande de vidéo, et à côté, un petit écran ordinaire de



LA CAMERA DE VIDEO surprend un camion en train de « renifler » une camionnette à grande vitesse, et enregistre la scène sur bande pour le conducteur et le tribunal.

TV. A l'avant, il y a un bouton de commande. Suspendu à son cou, l'agent Hurlburt portait un petit microphone du genre studio. L'agent Hobert me dit qu'il a l'habitude de le laisser constamment en marche. « Une bobine de ce genre peut durer trente minutes, dit-il, et si je n'ai rien enregistré, je rebobine la bande et je recommence. »

Nous commençons à patrouiller. La journée était sombre et pluvieuse et je demande si la qualité de l'image ne sera pas compromise par ce temps.

« Pas trop, dit l'agent. La TV amplifie la lumière. C'est beaucoup plus pratique pour nous qu'un film. » Il m'explique qu'il règle l'ouverture de l'objectif trois fois par jour — à l'aube, à 10 heures du matin et au crépuscule. Entre-temps, le réglage se fait automatiquement. « Si nous entrons dans un tunnel, dit-il, l'ouverture de l'objectif augmente. Si la route est éclairée, on peut aussi enregistrer la nuit. »

Ça fonctionne aussi dans l'obscurité.

Même sur les routes non éclairées, la TV peut montrer les mouvements des feux rouges ou les feux des voitures croisées, trahissant la vitesse ou l'imprudence. Il était près de midi lorsque nous avons trouvé notre première « affaire » — un chauffard en pleine vitesse sur l'autoroute du Connecticut. Il roulait plus vite que tout le monde et intimidait les gens à droite et à gauche. Sans nous faire remarquer, sur une largeur de deux voies, nous avons enregistré toutes ses manigances sur la bande magnétique.

Le chauffard collait littéralement au pare-chocs d'une voiture qui roulait devant lui pour intimider l'autre conducteur et se faire céder le passage. Il exécutait toutes ces manœuvres sur trois largeurs de voie à toute vitesse.

« Ce type n'est pas en règle, dit Hobert qui conduisait de la main gauche tout en

pointant la caméra de la main droite, enregistrant tout ce que faisait le chauffard qui passait son temps à terroriser tout le monde, y compris les conducteurs de plusieurs camions. J'entendais Hobert donner des indications de vitesse dans le micro — 100, 110, 125 km/h, etc. Tout cela était enregistré sur la bande.

Soudain, on entendit les pneus hurler, une trompe claironner. C'était effrayant. Le chauffard, mis en échec par un conducteur qui refusait de se laisser intimider, avait braqué du mauvais côté, forçant une fourgonnette à quitter la chaussée. Hobert fit sonner la sirène et quelques secondes plus tard, un délinquant très surpris marchait vers le feu rouge clignotant de la voiture de police.

« Qu'est-ce que j'ai fait ? » a-t-il demandé d'un ton hargneux. Hurlburt, lui répondit d'un ton aimable :

« Voulez-vous vous voir sur la TV. ? Entrez donc dans mon studio. »

Le chauffard regarda à travers la vitre. Hobert rebobina la bande et la fit voir.

« Regardez sur l'écran », dit-il. On dit que lorsqu'un homme va mourir, il revoit toute sa vie. Le chauffard était devenu aussi pâle qu'un moribond en voyant sur l'écran tout ce qu'il avait fait depuis quelques minutes : il entendit même la sirène qui l'avait arrêté et vit la tête qu'il faisait en marchant vers nous.

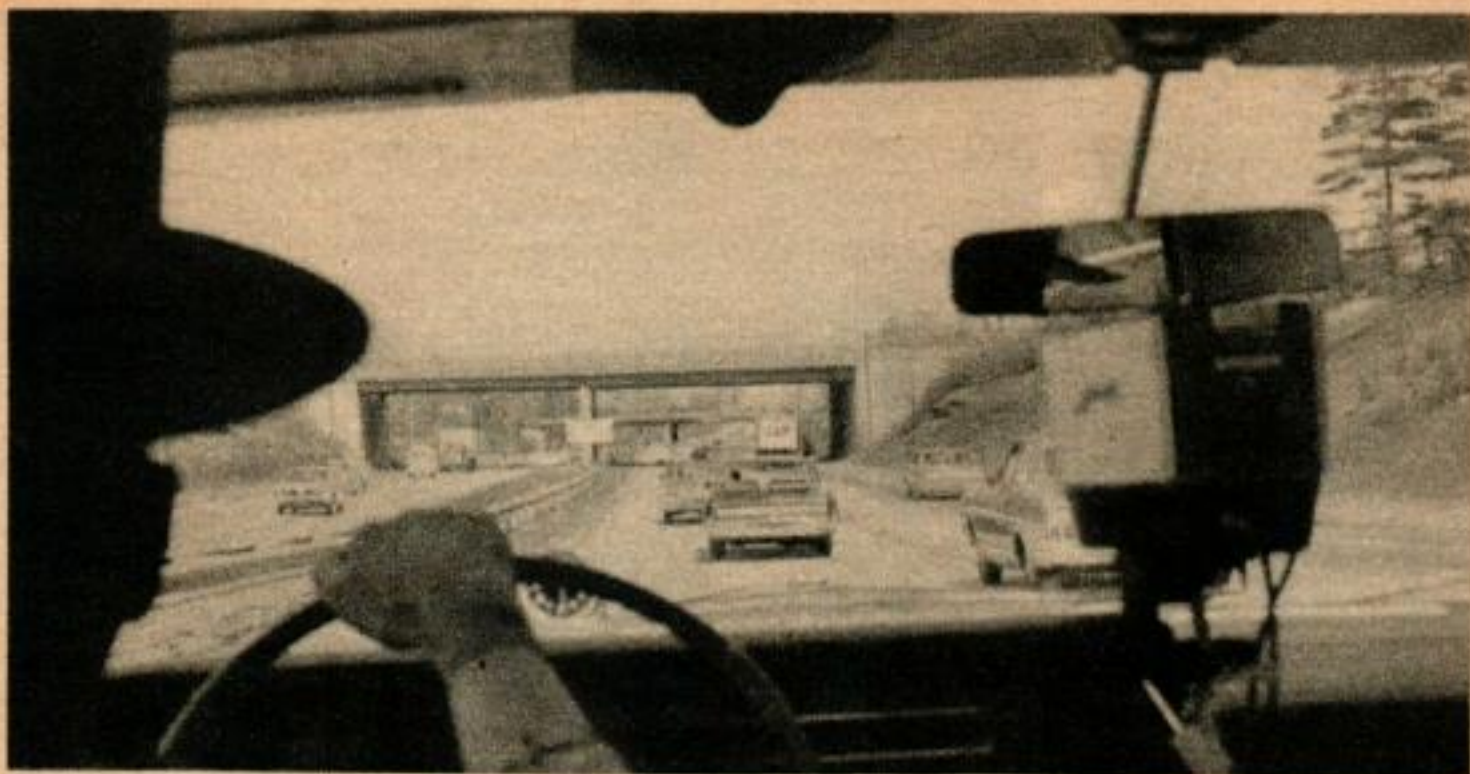
« Qu'est-ce que ça signifie », demanda-t-il.

« J'ai pensé seulement que ça vous ferait plaisir de vous voir sur la TV avant le juge », lui dit Hobert.

« Ça va, j'ai compris, dit le chauffard. Vous avez gagné. C'était de la folie de ma part de conduire comme ça. »

Hobert lui donna alors un ticket et nous avons repris notre patrouille.

Hobert était en train de monter une côte sur une petite route à deux voies lorsque la caméra enregistra une autre « affaire ». Vers



VOILA UN TEMOIN qui fera réfléchir les conducteurs qui ont l'habitude d'intimider les autres sur la route.

le haut de la côte, une voiture apparut, lancée dans notre direction comme un bolide. Le conducteur devait avoir l'accélérateur au plancher. De plus, il était de notre côté. Sur l'écran TV, tout le paysage se mit à tourner comme un carrousel. Hobert ayant peiné pour éviter l'autre voiture, entra dans une longue giration. Ancien pilote de voiture de course, il réussit à s'en tirer en entrant dans un fossé. Lorsqu'il redressa, il avait fait un demi-tour complet. Tout cela était enregistré sur la bande !

« Il doit être ivre, grogna-t-il d'un air si-

nistre. Il sortit du fossé comme une flèche et se lança à la poursuite de l'autre. Il parla dans le micro suspendu à son cou :

« En poursuite vers le sud, une décapotable blanche, m'a fait sortir de la chaussée, je le chronomètre, il fait du 135, du 150, je l'arrête. »

La poursuite a été chaude. Le conducteur sortit en trébuchant de sa voiture et vint vers nous.

« Je n'ai rien bu, dit-il d'une voix pâteuse,

(Suite page 116.)

LE CONDUCTEUR ébahi voit sur l'écran, comment il a intimidé les autres sur 5 km avant d'être arrêté.



Attention ! la TV de la police routière vous surveille

(Suite de la page 37)

les yeux vides d'expression. Qu'est-ce que j'ai fait ? »

« Vous m'avez fait sortir de la route, par exemple », dit Hobert.

« Ça, c'est pas vrai. »

« Vous allez voir ce que vous avez fait. »

L'air ébahi, l'ivrogne vit sur l'écran comment il était arrivé au sommet de la côte sur le mauvais côté, vit le paysage tourner lorsque Hobert l'avait évité, se vit lui-même poursuivi, se vit faire des embardées si brusques qu'une roue avant se mit à vibrer, se vit lui-même arrêté.

« Je devais être complètement fou », dit-il enfin.

« Certainement », dit Hobert en procédant à son arrestation.

Pour des policiers aussi habiles et expérimentés que Hobert, ce genre d'arrestation n'a rien d'extraordinaire. Mais ce n'est jamais facile de convaincre un juge et un jury que « cet honorable citoyen qui se présente aujourd'hui devant le tribunal » (bien coiffé et bien habillé) est un danger mortel sur la route. C'est ici que la TV joue son rôle.

« Demain, ce type va tout nier, souligna Hurlburt. Il aura encore mal aux cheveux et ne se rappellera même pas la TV. Mais on verra la tête que fera son avocat en la voyant. »

Ce jour-là et le jour suivant, nous avons arrêté encore le conducteur d'un camion volé, un autre dont la machine diesel émettait des nuages de fumée épaisse, un autre chauffard, un conducteur de camion qui nous avait coupé la route, quelques conducteurs en excès de vitesse. Dans chaque cas, l'infraction et l'interpellation qui s'ensuivit furent enregistrées sur la bande de vidéo. Dans un cas — celui du camion volé — le conducteur fut amené au poste de police le plus proche, où l'appareil de vidéo fut démonté de la voiture et branché sur une prise intérieure pour enregistrer la communication faite au suspect de ses droits légaux. Devant le tribunal, tout cela représente un puissant argument du côté de la loi. Mais l'utilisation de ces enregistrements devant les tribunaux comme preuves ne fait que commencer. Jusqu'à présent, deux ou trois tribunaux seulement les ont acceptés comme preuves. Mais il n'est pas toujours nécessaire qu'ils soient acceptés comme tels par le tribunal.

« L'existence seule de ce moyen a un effet formidable sur les chauffards », a souligné Hobert. Il raconta qu'un jour, il avait poursuivi un conducteur en excès de vitesse et n'avait pu l'arrêter à cause de la circulation. Mais le chauffard s'était rendu compte qu'il y avait une caméra de TV qui avait enregistré ses manœuvres idiotes. Il comprit que son compte était bon et se rendit au poste de police pour se dénoncer. Et il avait bien raison. Tout était enregistré, le numéro, la marque,

l'année de sa voiture, les vitesses où il roulait, tout.

« Ça m'a tellement surpris que je l'ai laissé partir avec un simple avertissement. Je savais parfaitement que ce gaillard y regarderait maintenant à deux fois avant d'essayer d'échapper encore à un policier. »

UN NOUVEAU RECORD POUR LE C-5 GALAXY

Au cours d'un vol qui a eu lieu le 16 décembre à Atlanta (Georgie), le C-5 Galaxy a effectué un décollage au poids de 610 000 lbs (280 tonnes), nouveau record mondial. Ce décollage a été réalisé après un roulement de moins de 1 700 mètres. L'altitude atteinte au cours du vol a été de 6 900 mètres.

Les essais du Galaxy continuent et ce sont maintenant trois appareils qui participent au programme de tests, le troisième Galaxy ayant effectué le 2 décembre, quelques heures seulement après ses essais de roulement, son premier vol d'une durée de deux heures quinze, vol qui a été suivi de six « touch and go », preuve de la confiance des équipages envers le Galaxy.

Le troisième appareil qui est spécialement destiné aux essais de structure doit réaliser la plupart de ses vols avec une charge dépassant 80 % de la charge maximum.

Les trois prototypes ont « tourné » plus de 80 heures en 30 vols. Dans l'ensemble aucun problème majeur n'a été rencontré et les appareils ont dépassé les normes d'essais prévues ; c'est ainsi que le décollage au poids record de 280 tonnes a pu être effectué avec une avance de cinq mois sur le programme. D'autre part, les techniciens de Lockheed ont constaté une traînée de l'avion inférieure de 2 % à la valeur prévue. Une augmentation sensible des performances de l'avion tant en charge qu'en distance franchissable est ainsi réalisable.

Les performances d'atterrissage donnent également des valeurs très satisfaisantes. Au poids de 532 114 lbs (241 370 kg), l'arrêt est obtenu, sur piste sèche, après un roulement de 510 mètres. Sur piste en terre ou asphalte mouillé, cette distance passe à 780 mètres, valeur à comparer aux quelque 2 500 mètres nécessaires, dans les mêmes conditions, à un quadiréacteur actuel, encore ceux-ci ne s'aventurent-ils guère sur les pistes en terre.

Ces performances ont été atteintes grâce aux excellentes qualités de vol à basse vitesse du Galaxy dont le contrôle est parfait à des vitesses inférieures à 167 km/h et à la remarquable tenue des nouveaux freins au beryllium qui ont eux aussi donné des résultats supérieurs aux prévisions.

Les tests sur les trois appareils vont se poursuivre à un rythme soutenu et les responsables de Lockheed se déclarent très satisfaits du comportement de l'avion, de sa maniabilité, des moteurs General Electric et du système de contrôle de vol.