L'énigme du KAL 007 [suite et fin]

Autor(en): **De la Taille, Renaud**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen**

Band (Jahr): **62 (1989)**

Heft 5

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-561586

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Renaud de la Taille

L'énigme du KAL 007 (V)

Tout au long des articles parus précédemment, nous avons étudié les multiples facettes de la tragédie qui ont conduit à la destruction d'un Boeing 747 sud-coréen par l'aviation soviétique:

Les retards, les petites pannes à bord, la présence dans la région d'avions d'espionnage, l'activité de satellites, un essai soviétique prévu.
L'article ci-dessous indique qui en URSS a pris la décision de la destruction. Il décrit le fonctionnement d'une centrale à inertie et l'hypothese d'une erreur de programmation ayant conduit à la route erronée de l'avion. **(Ph. Vallotton, Pionnier)**

Copyrights à Excelsior Publications SA Paris.

En ce cas, qui, à Moscou, a pris la sinistre décision? On ne peut formellement affirmer que ce soit le chef d'état-major de l'armée de l'air, le maréchal Koutakhov, car, pour ce type d'incident, qui laisse toujours planer la menace d'une agression, les chaînes de transmission sont allégées au maximum, et le chef d'état-major de l'armée de l'air a fort bien pu être «court-circuité». Reste alors deux possibilités: ou bien la décision a été prise à l'échelon du commandement central de la défense antiaérienne (PVO Strany), lequel est placé sous les ordres du maréchal d'aviation Alexander Koldounov et de son adjoint le général Semyon Romanov; ou bien elle émane du sommet même de la hiérarchie militaire soviétique, c'est-à-dire soit du chef d'état-major général des armées, le maréchal Ogarkov, également premier vice-ministre de la Défense; soit de l'un de ses trois adjoints, les maréchaux Varenikov, Gribkov et Akromeev; soit de l'un de leurs cinq assistants, qui assurent à tour de rôle la permanence au commandement central des opérations du grand quartier général de Moscou. En définitive, c'est sans doute de l'un de ces onze hauts dignitaires de l'armée qu'est parti l'ordre d'abattre l'avion de ligne sud-coréen. (Lorsque le 6 septembre dernier, le maréchal Ogarkov a été démis de ses fonctions, certains commentateurs ont voulu voir dans ce limogeage une sanction tardive à la destruction du Boeing coréen. Mais outre que cette hypothèse paraît bien hasardeuse, elle ne prouve nullement que le chef d'état-major général des armées ait été le seul responsable de cet acte barbare: il a très bien pu couvrir ses subordonnés sans avoir été lui-même l'initiateur de l'ordre.)
Quoi qu'il en soit, l'identité du coupable ne change rien au cirme. A quelque échelon qu'elle ait été décidée, la sanction demeure monstrueusement démesurée au regard de l'infraction commise. D'autant qu'aujourd'hui la commission internationale d'enquête, se fondant sur une reconstitution du vol par simulation, croit pouvoir conclure que l'infraction en question résultait d'une simple erreur humaine! C'est cette conclusion que nous allons maintenant examiner.

Examen critique de la thèse de l'erreur humaine

L'erreur humaine ayant porté, au dire des experts, sur la programmation des centrales inertielles (dessin ci-contre), voyons d'abord comment fonctionnent ces centrales et à quoi elles servent. L'inertie est la propriété qu'a un corps de s'opposer à une modification de son état de vitesse. C'est en vertu de l'inertie, par exemple, que l'on est entraîné vers l'arrière d'un véhicule qui démarre. Plus le véhicule part vite, plus le déplacement vers l'arrière est grand. La mesure de ce déplacement peut donc donner la valeur de l'accélération. Connaissant la valeur de l'accélération et le temps pendant lequel elle est subie, on peut calculer la variation de vitesse du véhicule. Enfin, partant de la valeur de la vitesse à chaque instant, on peut en déduire la distance parcourue depuis le départ. Ce sont là les principes essentiels d'une centrale à inertie.
Au cours de ses différentes évolutions, un avion se déplace dans un espace à trois dimensions (longitudinalement en croisière, latéralement en virage et verticalement en montée ou en descente). Il subit donc des accélérations dans ces trois dimensions. Toutefois, dans la pratique, on fait l'économie de l'accélération verticale, car elle peut se répartir dans les deux autres dimensions. Voila pourquoi une centrale à inertie ne comporte que deux accéléromètres, l'un dirigé selon l'axe nord-sud, l'autre selon l'axe est-ouest. Quelle que soit la direction de l'avion, son accélération totale sera toujours une composante des accélérations constatées sur chacun de ces deux axes.
Il existe plusieurs types d'accéléromètres, mais qui tous sont conçus selon le même schéma: lorsque survient une accélération, une petite masselotte ou un pendule glisse ou se déplace dans le sens opposé au déplacement du mobile. En cas de décélération, c'est évidemment le mouvement contraire qui se produit. Pour plus de précision dans la mesure de l'accélération, les centrales inertielles utilisent une application différente du même principe: le pendule, au lieu de bouger, est maintenu dans une position fixe par un champ magnétique. La puissance de ce champ est variable, mais à tout moment sa valeur est égale à la valeur de la force d'inertie dont le pendule est le siège. Il suffit donc de mesurer la quantité d'électricité nécessaire à l'établissement du champ magnétique compensateur pour déterminer la valeur de l'accélération de l'avion. On obtient par ce procédé des accéléromètres de très grande sensibilité, capables de détecter des accélérations cent mille fois plus faibles que l'accélération de la pesanteur.
Encore faut-il, pour pouvoir exploiter de façon utile les informations fournies par les deux accéléromètres d'une centrale inertielle, que ces deux modules conservent en permanence leurs orientations initiales nord-sud et est-ouest. Pour cela, ils sont placés sur une plate-forme stabilisée, dont la position, contrôlée par trois gyroscopes, est indépendante à la fois des modifications d'altitude de l'avion et de ses changements de direction. Cette plate-forme stabilisée, appelée en aviation «plate-forme de Schuler», peut être comparée à un plateau que l'on s'efforcerait de maintenir constamment tangent en son centre à la surface de la terre, tandis que l'un de ses axes serait continuellement orienté vers le nord, et l'autre vers l'est.
La Terre étant ronde, un avion qui se rend d'un point à un autre ne parcourt pas une droite, mais un arc de cercle. Aussi, pour que la plate-forme demeure constamment tangente à la surface de la Terre, faut-il à chaque instant en corriger l'inclinaison. Un dispositif mécanique est chargé de cette tâche: il fait tourner la plate-forme proportionnellement à la distance angulaire parcourue par l'avion. Si, par exemple, un avion se déplace de 30° en longitude le long de l'équateur, le dispositif «érecteur» fera également accomplir à la plate-forme une rotation progressive de 30°.
Ainsi, la bonne orientation des accéléromètres étant en permanence assurée, le calculateur de la centrale inertielle pourra, à partir des mesures d'accélération, et en effectuant les opérations d'intégration mentionnées plus haut, fournir les données de vol indispensables, soit à l'équipage, soit au pilote automatique, si ce dernier est branché sur le système inertiel. Variation de latitude, variation de longitude, position de l'avion par rapport au point de départ, vitesse de l'appareil, angle que fait sa trajectoire avec la direction du nord magnétique, dérive due au vent, direction de ce vent, etc., seront perpétuellement réactualisés, au rythme d'une vingtaine de fois par seconde.
On le voit, une centrale inertielle est complètement autonome et en principe totalement affranchie de toute aide radioélectrique venant du sol. Toutefois, en raison du phénomène de précession (mouvement de rotation autour d'un axe fixe de l'axe d'un gyroscope), qui affecte la stabilité des gyroscopes, il faut périodiquement corriger le système en cours de vol. Ces corrections sont faites soit à partir de repères visuels dont la position est connue avec une grande exactitude, soit par recoupement avec des informations en provenance d'aides radioélectriques.
Les différentes manipulations auxquelles un équipage doit procéder pour la mise en route d'une centrale à inertie sont les suivantes:

- amener l'avion en un point déterminé de l'aire de trafic de l'aéroport de départ, point dont les coordonnées sont connues avec une très grande précision;
- «aligner» la centrale, c'est-à-dire lancer les gyroscopes, mettre la plate-forme à l'horizontale et orienter correctement les axes des accéléromètres.
- introduire dans la mémoire du calculateur, grâce aux touches du boîtier de commande, les coordonnées du point de départ, puis celles des différents points de report prévus sur le plan de vol.

Les centrales à inertie, en facilitant la navigation, en la rendant automatique et précise, et en l'affranchissant de toute servitude extérieure, sont devenues des équipements indispensables à l'aéronautique actuelle, et en particulier aux long-courriers. Pour avoir une idée de leur précision, il faut savoir que, pour un trajet de 8 heures (correspondant à un parcours d'environ 7000 km), l'erreur radiale moyenne, c'est-à-dire l'écart à l'arrivée, se situe entre 3,5 et 18 km. On est loin des 500 km de dérive du Boeing des Korean Airlines!

Alors, que s'est-il passé? Les explications que nous venons d'apporter sur le fonctionnement d'une centrale à inertie vont permettre de mieux le comprendre. Pour une raison que les experts n'ont pu déterminer (étourderie? confusion? mauvaise lecture...?), l'équipage du KAL 007 a, selon toute vraisemblance, commis une erreur de programmation au départ d'Anchorage. Au lieu d'insérer dans la mémoire du calculateur la longitude correcte de l'aéroport d'Anchorage, qui est 149° ouest, il y a introduit 139° ouest. Cette méprise initiale de 10 degrés, soit d'environ 548 km, va être reconduite dans tous les calculs effectués par la centrale tout au long du vol. Or, par une extraordinaire malchance, cette distance de 548 km correspond pratiquement aux intervalles qui séparent les différents points de report situés sur la route que doit normalement emprunter le Boeing. Autrement dit, compte tenu de l'erreur d'affichage de 10 degrés vers l'est, les informations fournies au pilote automatique – et aussi à l'équipage – par la centrale à inertie sont toujours en retard de 548 km par rapport à la position qu'occupe réellement l'avion. Ainsi, quand l'équipage estime être au point Béthel, l'avion est déjà à Nabie; quand il se croit à Nabie, l'avion est à Nukks, ou plutôt à une centaine de kilomètres à l'ouest de Nukks, car la mauvaise donnée introduite au départ a complètement faussé la trajectoire de l'appareil.

La question qui vient alors à l'esprit est celle-ci: Comment des pilotes chevronnés ont-ils pu se laisser abuser aussi longtemps sans s'en rendre compte? Cela est d'autant plus incompréhensible que l'une des premières choses que l'on enseigne dans les écoles de pilotage, c'est à se servir de sa montre! Celle-ci est l'instrument de base de toute navigation. En effet, si un avion vole à une vitesse donnée, pendant un laps de temps donné, il parcourt automatiquement un nombre de kilomètres donné, et non la moitié ou le double. Alors, comment, au bout d'une heure trente de vol, temps qu'il faut approximativement pour aller d'Anchorage à Nabie, l'équipage n'a-t-il pas «tiqué» quand la centrale à intertie lui a appris qu'il était seulement à Béthel, soit à peu près à mi-chemin de Nabie? Simple distraction ou perte de la notion du temps?

D'autre part, KAL 007, comme la plupart des long-courriers commerciaux, avait non pas une, mais trois centrales à intertie. Ce triplement correspond à une nécessité. En effet, si un avion ne disposait que de deux centrales, il serait impossible au cas où celles-ci fourniraient des informations divergentes, de savoir laquelle fonctionne correctement et laquelle est en dérangement. La troisième centrale sert donc à lever le doute et permet d'isoler le système défaillant.

Malheureusement, deux précisions nous manquent concernant l'utilisation des trois centrales par l'équipage du Boeing coréen: Comment ces centrales ont-elles été programmées, et comment ont-elles été couplées au pilote automatique? Sur ces deux points, les responsables des Korean Airlines sont toujours restés muets, et c'est bien dommage, car les réponses à ces questions auraient pu éclairer bien des choses.

Sur le mode de programmation des centrales, il faut savoir en effet que, lors de l'insertion des données dans la mémoire des calculateurs, on peut choisir entre deux méthodes: ou bien on programme séparément les trois centrales, en répétant chaque fois les mêmes opérations; ou bien on les programme collectivement, en injectant dans l'une d'entre elles les informations de route, qui sont automatiquement répercutées sur les deux autres. Si l'on utilise la première méthode, l'erreur de programmation – si erreur il y a – n'est pas fatalement reconduite sur les deux autres systèmes inertiels. En revanche, dans le second cas, la contagion de l'erreur est inéluctable.

Quant au mode de couplage avec le pilote automatique, il offre également deux possibilités: ou bien on ne couple qu'une seule centrale sur le PA, et les deux autres servent à contrôler les informations de la première; ou bien on couple deux centrales, et l'on isole la troisième pour la vérification de route.

Cette seconde solution, dite de «fonctionnement en intermixing», est le plus couramment employée dans toutes les compagnies aériennes du monde. Elle présente en effet un avantage idéniable. Si, par exemple, l'une des deux centrales couplée se dérègle ou se détraque, l'erreur consécutive à ce désordre sera «moyennée» par la centrale fonctionnant correctement.

Tout laisse à penser que les pilotes de KAL 007 n'ont pas eu recours à ce double couplage, à moins qu'ils ne l'aient fait à partir de deux centrales simultanément mal programmées, chose qui, nous l'avons vu, est possible.

Pour sa part, la commission d'enquête ne retient par cette seconde éventualité. Pour elle, seule la centrale No 1 était couplée au pilote automatique; les deux autres, bien qu'en marche, avait été isolées du «circuit actif» de navigation. Pourquoi ce couplage minimal et inhabituel? La commission d'enquête sera très discrète sur ce sujet, se bornant à l'accepter comme hypothèse de travail pour la reconstitution simulée du vol. Dispose-t-elle d'éléments qu'elle n'a pas voulu livrer? La question, en tout cas, nous a intrigué et nous a amené à en poser une autre: et si l'équipage du KAL 007 n'avait pas eu d'autre choix que d'utiliser seulement une centrale?

Une enquête aux meilleures sources nous a convaincu du bien-fondé de notre interrogation. Et nous a conduit à imaginer un scénario qui n'avait jusqu'ici jamais été envisagé. Bien sûr cette interprétation des faits n'engage que notre seule responsabilité, mais elle s'appuie sur des bases sérieuses et recoupe en de nombreux points celle de la commission d'enquête. La voici.

Au départ d'Anchorage, l'équipage de KAL 007 ne dispose en fait que de deux centrales inertielles. La troisième, défaillante, a été déposée pour réparation. C'est assurément un handicap. Les pilotes le savent: en cas d'informations divergentes sur les deux centrales, ils ne pourront pas se reporter à la troisième pour trancher. Mais il se disent aussi que les pannes sont rares, qu'il est encore plus improbable que les deux systèmes flanchent en même temps, et qu'après tout, pour cette fois, ils peuvent bien se passer du troisième. De plus, l'avion a déjà 40 minutes de retard, et ce serait gravement compromettre l'image de marque de la compagnie que d'ajouter un retard supplémentaire pour cause de réparation ou de remplacement.

Dès lors, il devient logique qu'ils ne couplent qu'une centrale au pilote automatique et qu'ils attribuent à la seconde le rôle habituellement dévolu à la troisième, à savoir le contrôle de la route. C'est sans doute à ce moment qu'ils commettent la double erreur qui va leur être fatale. Première erreur: au lieu de progammer les deux centrales séparément, ils les programment collectivement. Deuxième erreur: ils se trompent de 10 degrés dans la longitude d'Anchorage et, du fait de la programmation collective, introduisent la mauvaise donnée dans les deux calculateurs.

L'insertion d'une fausse information a nécessairement dû provoquer l'apparition d'un clignotement sur le boîtier de commande de la centrale. Alors, pourquoi l'équipage ne l'a-t-il pas vu? Peut-être parce que l'un des pilotes a involontairement appuyé sur la touche qui permet de l'effacer. Ou bien parce qu'il l'a volontairement éteint, l'ayant confondu avec le clignotement du voyant central «instruments» signalé par l'équipage précédant (celui qui avait fait le vol New York–Anchorage), clignotement qui, lui, pouvait être tenu pour superflu puisque, comme nous l'avons vu, il ne correspondait à aucune panne sérieuse.

Finalement, quand l'avion décolle, il emporte avec lui son arrêt de mort. Mais, cela, l'équipage ne le sait pas. Tout semble parfaitement normal à bord: les deux centrales fournissent les mêmes informations; aucune raison donc de se faire le moindre souci. Et pourtant, pendant ce temps, l'avion commence à dévier. Inexorablement.

Car les pilotes ont négligé la dernière chance qui s'offrait à eux de corriger leurs précédentes erreurs. Par excès de confiance, sans doute, dans la fiabilité de leurs instruments, ils n'ont pas contrôlé leur position et leur route à partir des signaux radioélectriques émis par les balises de Cairn Mountain et de Béthel. S'ils l'avaient fait, ils se seraient forcément rendus compte que leurs relevés ne correspondaient absolument pas avec les indications des deux centrales «intoxiquées». A ce moment-là encore, une simple modification de cap les aurait ramenés sur la bonne route, et sauvés.

Ainsi, à la classique «lois des ennuis en série», tant redoutée des pilotes, selon laquelle une catastrophe est généralement l'aboutissement d'une succession d'incidents en eux-mêmes sans gravité, s'est substituée ici une nouvelle loi, tout aussi funeste: celle des «négligences en séries».

Nous ne pouvons clore ce dossier sans évoquer deux autres sujets qui, durant les semaines qui ont suivi la destruction du Boeing sud-coréen, ont vivement opposé les autorités américaines et soviétiques.

On se souvient que Moscou avait attribué le retard de KAL 007 à la nécessité de synchroniser la progression de l'avion avec les passagers du satellite-espion Ferret-D. En fait, après enquête, il est apparu que le départ avait été reporté pour une simple raison météorologique. Les vents de face, habituellement assez violents dans cette région du Pacifique, étaient ce jour-là beaucoup plus faibles et, pour arriver à Séoul à l'heure normalement prévue, l'équipage du Boeing avait pris la décision de partir d'Anchorage avec 40 minutes de retard. Un malencontreux hasard a voulu que ce nouvel horaire coïncide avec les révolutions du satellite-espion.

Le second sujet de controverse portait sur une hypothétique erreur d'identification qui aurait conduit les Soviétiques à abattre le Boeing 747 alors qu'ils pensaient avoir affaire à un RC 135, c'est-à-dire à une Boeing 707 reconverti pour l'espionnage électronique. Il est difficile sur ce point de leur accorder le bénéfice du doute, et cela pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la vitesse d'évolution d'une RC 135 est nettement inférieure à celle d'un 747, et les contrôleurs radar soviétiques avaient là un premier élément d'identification sans équivoque. Ensuite, si un œil non averti peut, de nuit, confondre les deux appareils, ce n'est certainement pas le cas des pilotes de chasse russes, parfaitement entraînés à distinguer les silhouettes des différents avions américains. Enfin, à l'altitude à laquelle évoluait le Boeing 747 coréen (35 000

pieds, soit environ 10 000 mètres), la visibilité était tout à fait propice cette nuit-là à une identification optique. Il y avait même clair de lune. Le pilote du SU-15 soviétique avait donc la possibilité, en se plaçant au-dessus du 747, de reconnaître l'appareil à la position de ses réacteurs, beaucoup plus en retrait sous les ailes que ceux d'un 707 (voir dessins ci-dessus). D'autre part, en se positionnant dans le prolongement de l'axe Lune–Boeing 747 il ne pouvait pas manquer de voir la bosse caractéristique que forme le cockpit à l'avant du jumbo jet, bosse qui n'existe pas sur le 707.

En revanche, l'argument souvent invoqué, selon lequel les dimensions et le volume très différents des deux appareils auraient dû servir de critère au pilote soviétique, n'est pas recevable: en effet, de nuit, et sans échelle de référence, il est impossible de juger de la taille réelle d'un avion.

Finalement, la seule certitude que l'on ait au milieu de tant d'hypothèses, de supputations et de présomptions, c'est qu'un avion civil, vraisemblement égaré par excès de confiance et manque de rigueur, a été froidement abattu avec ses 269 passagers pour cause d'espionnage. Les circonstances, il est vrai, prêtaient à cette accusation, mais elles n'excusent pas le crime: rien n'empêchait en effet les Soviétiques d'intercepter l'appareil et de le conduire jusqu'à la base la plus proche pour en inspecter les moindres recoins. Une hiérarchie militaire plus prompte à faire un exemple qu'à faire la preuve de ses imputations, en a décidé autrement.

Il faut cependant rappeler que, si la destruction du Boeing coréen constitue la plus horrible «bavure» commise par des militaires à l'encontre d'appareils civils, elle n'est malheureusement pas la seule.

- Le 29 août 1952, un appareil d'Air France effectuant la liaison Francfort-Berlin était attaqué par des chasseurs soviétiques, alors même que le commandant de bord venait de vérifier qu'il se trouvait bien dans le couloir aérien autorisé. Pour justifier leur agression, les Russes prétendirent que l'avion français avait violé l'espace aérien de l'Allemagne de l'Est et refusé d'obtempérer aux ordres des intercepteurs.
- Le 23 juillet 1954, à 15 km à l'est du couloir aérien de l'île de Haï-Nan (Golfe du Tonkin), le vol régulier Bangkok–Hongkong était abattu sans sommation par des chasseurs de la république populaire de Chine. Pékin devait reconnaître par la suite qu'il y avait eu erreur d'identification.
- Le 27 juillet 1955 l'avion d'El Al reliant Londres à Tel-Aviv, via Paris, Vienne et Istambul, était abattu par des chasseurs bulgares. Pour Sofia, l'appareil israelien avait violé l'espace aérien national et, au lieu de se soumettre aux ordres d'atterrissage, cherchait à fuir. Plus tard, le gouvernement bulgare admettra avoir agi hâtivement et ne pas avoir épuisé toutes les procédures normales pour contraindre l'avion à changer de direction.
- Le 21 février 1974 un Boeing libyen assurant la liaison Tripoli–Le Caire était à son tour abattu par la chasse israélienne au-dessus du désert du Sinaï. Tel-Aviv déclara que l'avion avait pénétré de 18 km à l'intérieur des territoires occupés par ses troupes, et qu'il n'avait pas tenu compte des avertissements répétés qui lui avaient été adressés. L'enregistreur de vol révéla l'absence d'avertissements et l'attaque au moment précis où le commandant de bord libyen, conscient de son erreur, entrait en communication avec les contrôleurs égyptiens.
- Enfin, le 20 avril 1978, un Boeing 707 des Corean Airlines, reliant Paris à Séoul, via Anchorage, était attaqué par de chasseurs soviétiques alors qu'ils survolait une zone interdite. L'appareil, bien qu'endommagé par des tirs de mitrailleuses, parvint à se poser en catastrophe sur un lac gelé.

KAL 007, lui, n'a pas eu cette chance!

En guise d'épilogne, signalons encore deux faits, bien minimes en comparaison du massacre de 269 personnes, mais néanmoins révélateurs. Le premier allie l'imprudence au grotesque: le pilote du SU-15 qui a réalisé l'«exploit» d'abattre à bout portant et comme à la parade un mastodonte incapable de la moindre défense a été décoré et présenté à la télévision comme un héros national.

Le second fait ajoute une énigme supplémentaire à une affaire qui en comporte déjà beaucoup: il s'agit du suicide, le mois de mai dernier, du général Semyon Romanov, chef d'état-major de la défense antiaérienne soviétique et adjoint à ce poste du maréchal Koldounov. Ce suicide révèle-t-il un remord tardif ou est-il la conséquence d'un désaveu? La seconde hypothèse paraît la plus pausible.

Le 18 septembre 1983, en effet, soit moins de trois semaines après la destruction du Boeing, la «Pravda» publiait un curieux article ou pointaient quelques critiques d'ordre général à l'encontre des militaires. L'auteur en était le rédacteur en chef du journal, Victor Afasaniev, par ailleurs membre du Comité central du PC soviétique et familier du premier secrétaire général de l'époque, Youri Andropov. Pas de doute possible: sous sa plume, c'était le pouvoir politique qui exprimait son mécontentement à l'égard des militaires. Ce qui, en revanche, n'était pas clair, c'étaient les raisons qui motivaient ce mécontentement. Le Kremlin leur reprochait-il d'avoir abattu un avion de ligne, ou bien de ne pas l'avoir détecté suffisamment tôt?

Outre que l'on imagine mal les dirigeants soviétiques faire preuve d'un soudain repentir et dégager leur responsabilité en imputant aux militaires la mort de 269 civils, la suite des événements devaient apporter quelques éclaircissements. En effet, fin septembre et début octobre, plusieurs officiers supérieurs occupant un poste de commandement en Extrême Orient furent démis de leurs fonctions «pour n'avoir pas réussi à localiser le Boeing sud-coréen». L'avion, souvenons-nous, avait pu survoler pendant plus de deux heures l'une des zones les plus sensibles du dispositif militaire soviétique sans être le moins du monde inquiété. Selon des sources officielles russes, on apprendra même plus tard que «deux des trois centres de détection radar installés sur la péninsule du Kamtchatka ne fonctionnaient pas». C'est donc l'incompétence, voire l'incurie, des services d'alerte qui était fustigée.

Au printemps dernier, la hache s'abattait au sommet de la hiérarchie: le général Semyon Romanov était muté du commandement central de la défense antiaérienne au poste honorifique de représentant des forces du Pacte de Varsovie auprès de l'Allemagne de l'Est. Il sera aperçu pour la dernière fois le 4 mai à Berlin-Est, lors de la remise de ses lettres de créance au chef de la RDA Erich Honecker. Quelques jours plus tard, on apprendra son suicide à l'âge de 62 ans. Sans plus de précisions. L'effroyable plongée du KAL 007 dans la mer du Japon venait de faire sa 270e victime! *(Fin)*

AFTT INFORMATIONS REGIONALES

Assemblée des délégués

Les 15 et 16 avril les Blitz cantonaux de l'AFTT étaint convoqués par la section Schaffhouse qui fêtait son 60ème anniversaire dans la petite ville de Stein am Rhin, joyau d'architecture sur le Rhin. L'accueil était parfait: l'hôtel choisi de classe épale à son service, menu, ambiance cadeaux du meilleur goût.

La séance des présidents a permis au comité central d'informer de la vie courante de notre association.

- cours central SE430 en automne 89 et printemps 90
- Introduction de la SE430 dans le réseau de base et les problèmes d'antenne.
- Frais du Journal PIONIER

Dimanche l'assemblée des délégués se déroulait sans histoires en présence de nombreux invités parmi lesquels notre chef d'arme et la remplaçante du chef d'arme des SFA.

Comme à l'accoutumé notre camarade Schürch contribua à la compréhension des débats par les traductions en langues des minorités.

Saluons les méritant récipiendaires latins: Valais-Chablais, Ticino.

La prochaine assemblée des délégués sera organisée à Appenzell le 6 mai 1990; en 1991 c'est la ville de Berne qui nous invitera dans le cadre des festivités du 800e anniversaire; en 1992 Uzwil nous accueillera pour son 50e anniversaire.

Le Divisionnaire Biedermann, à la fin de la manifestation, se félicite de l'introduction de la SE-430 dans les sections AFTT ainsi que de la communication qui existe avec les sections latines.

Philippe Vallotton

Section Valais-Chablais

Nous rappelons à nos membres de la section Valais-Chablais qu'ils sont conviés les 20 et 21 mai à un exercice de section combiné avec les jeunes des cours radio prémilitaires. De plus amples renseignements ont été fournis.

Nous rappelons également qu'un stamm est organisé chaque deuxième mercredi du mois.

Alors, à vos agendas pour ne pas manquer ces rendez-vous!

Section (du-bout-du-lac) de Genève

Agenda

La saison 1989 commence à prendre forme. Sortez votre agenda et notez ces quelques repères:

Les 10 km de Genève se dérouleront le samedi 20 mai. C'est une course pédestre et nous ne connaissons pas encore le cahier des charges. Il est vraisemblable que nous aurons un service