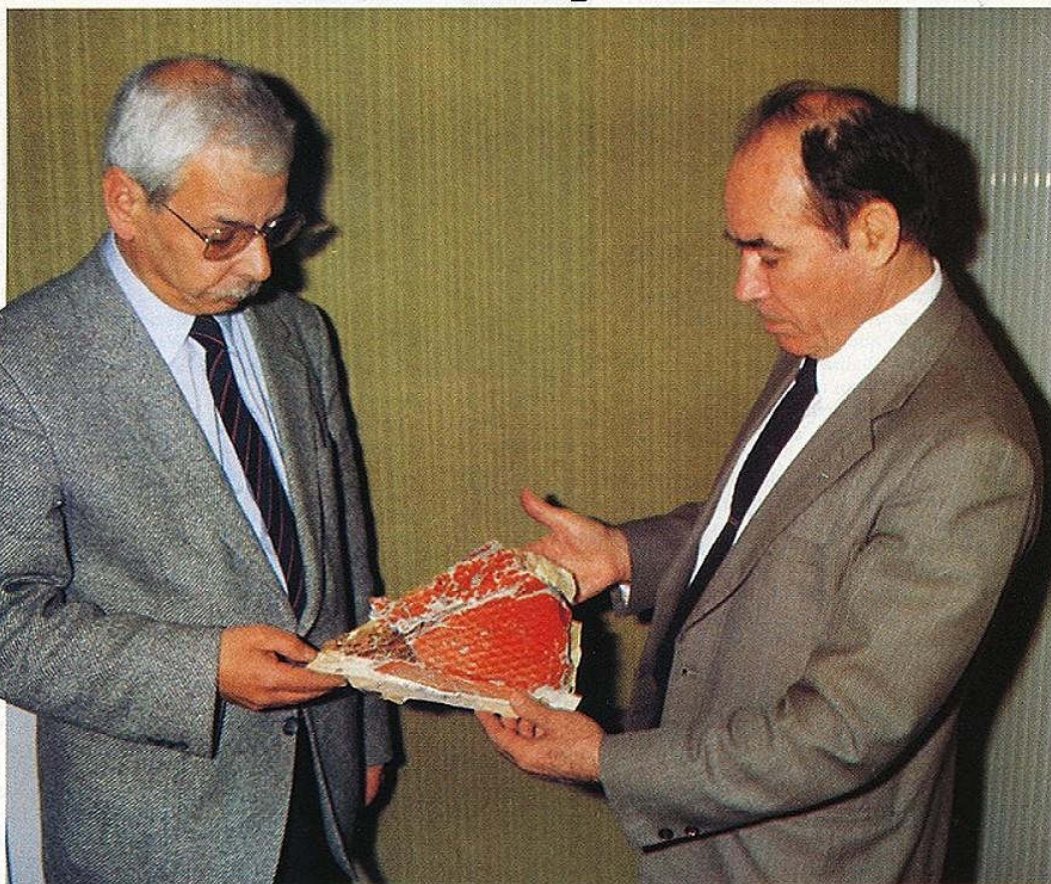


KAL 007: le mystère reste

Dans les bureaux de notre journal, Michel Brun montrant à notre rédacteur en chef l'un des débris retrouvés loin de l'emplacement supposé du crash du Boeing 747 sud-coréen (photos Roger DEMEULLE).



TOUT LE MONDE SE SOUVIENT
DE LA CATASTROPHE DU BOEING
747 DE KOREAN AIRLINES ABATTU
LE 1^{er} SEPTEMBRE 1983 PENDANT
SON VOL ANCHORAGE-SÉOUL
RÉALISÉ AU NORD DE SA ROUTE
NORMALE, AU-DESSUS DES
TERRITOIRES SOVIÉTIQUES
DU KAMTCHATKA ET DE
SAKHALIN. L'AFFAIRE REVIENT AU
PREMIER PLAN DE L'ACTUALITÉ.

Les conclusions (peu diffusées) de la commission d'enquête de l'OACI ne semblent pas faire l'unanimité et certains éléments permettraient de retenir que cette nuit-là, la guerre électronique faisait rage dans le nord Pacifique.

Le Boeing 747 de Korean Airlines (vol KAL 007) assurait la ligne aérienne New York-Séoul avec une escale à Anchorage. Il y avait 269 personnes à bord. Les premières circonstances déclarées ont conduit la commission d'enquête internationale créée par l'OACI à rechercher l'épave de l'appareil qui aurait été abattu par un chasseur soviétique à l'Ouest de l'île Sakhalin, au Nord-Ouest de la petite île de Moneron. Le lieu visé se trouvant dans la limite des eaux soviétiques, les enquêteurs japonais, coréens et américains, privés des autorisations nécessaires, n'ont pas pu localiser ce qui restait du Boeing 747, pas plus que les enregistreurs de bord que devaient ultérieurement exploiter les autorités françaises (également présentes sur place).

D'une manière générale, les travaux de la commission d'enquête n'ont pas été facilités par les Soviétiques, accusés il est vrai, par le monde entier, d'avoir abattu un pacifique avion de ligne. Le rapport de la commission d'enquête a été rendu public en mars 1984. Il en ressort essentiellement qu'il n'a pas été établi que le KAL 007 procédait à une opération de guerre électronique. Sans doute le Boeing 747 coréen avait-il survolé des terri-

toires soviétiques mais sans qu'il puisse être affirmé que cela ait été volontaire.

L'équipage du KAL 007 semble ne jamais avoir su qu'il était nettement au Nord de la route prévue; les autorités soviétiques ne l'ont pas averti de cette situation. Ces autorités n'ont pas non plus fait un effort considérable pour identifier l'avion. La position du KAL 007 n'a également pas été déterminée par les contrôleurs aériens japonais. Finalement, l'avion civil a été abattu par la chasse soviétique au mépris des règles internationales applicables à l'aviation civile.

DÉJÀ EN 1978

Le 20 avril 1978, un Boeing 707 de Korean Airlines qui assurait la desserte Paris-Séoul, par le pôle nord, avait été obligé de se poser sur un lac gelé dans le Nord de l'URSS. A la suite d'une grossière erreur de navigation, l'appareil avait été intercepté par la chasse soviétique au Sud de Mourmansk. Bien sûr, hélas!, d'autres cas pourraient aussi être rappelés...

entier

La commission a retenu que l'équipage technique du KAL 007 avait très probablement commis une erreur de navigation suite à un mauvais affichage de longitude en centrale à inertie (NDRL: énorme et difficile à croire!&... Après bien des hésitations, les Soviétiques, qui n'ont pas convenablement collaboré avec les autres membres de la commission d'enquête, ont retenu pour leur part que le KAL 007 procédait à une mission de provocation, destinée à éprouver le système défensif soviétique, en coordination avec les militaires américains spécialisés, et que l'avion espion avait été abattu selon les consignes alors applicables...

ET UNE SECONDE HYPOTHÈSE

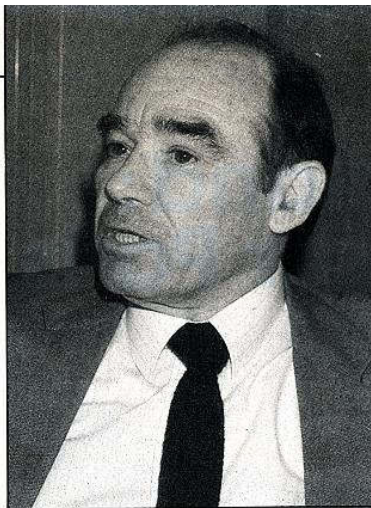
De nombreux éléments nouveaux ont cependant, depuis sept ans, été rassemblés par un ancien marin et aviateur français habitué de l'Amérique du Nord et du Japon, Michel Brun, qui travaille avec la fondation américaine Fund and Constitutional Government, l'ancien diplomate John Keppel, et qui a également rencontré de nombreuses de personnalités. Parmi ces dernières, des responsables japonais impliqués dans l'enquête et un ancien membre de la CIA, bien au fait du dossier.

Le premier élément qui pose problème concerne la position de l'épave du KAL 007. A la suite de déclarations soviétiques et du témoignage de certains pêcheurs japonais, deux mois de recherches au Nord-Ouest de l'île Moneron n'ont pas donné de résultat: aucun débris du Boeing 747 n'a été retrouvé dans cette zone.

En revanche, l'apparition simultanée de débris du 747 à la fois sur la côte Ouest de Sakhalin et sur les bords de la mer d'Okhotsk à l'Est de l'île d'Hokkaido, neuf jours après l'accident, indique que l'avion s'est abîmé en un lieu situé à une distance égale à neuf jours de dérive de ces deux endroits. Des morceaux de plancher de Boeing 747 ont aussi été retrouvés en différents points du détroit de Tsugaru, à environ 500 km au Sud de l'île Moneron.

En raison de la présence d'un courant maritime permanent du Sud vers le Nord, le lieu de l'accident du Boeing 747 ne peut donc être situé qu'au Sud, dans la mer du Japon, à l'Ouest ou au Sud-Ouest de l'île d'Hokkaido, hors de l'espace aérien soviétique, dans le voisinage proche de Misawa, la plus importante station américaine d'écoute électronique au Japon.

Dans ces conditions, l'avion que l'on a vu s'écraser près de l'île de Moneron ne serait évidemment pas le Boeing 747 sud-coréen... On pourrait aussi conserver en mémoire, comme suggéré par certaines mauvaises langues, que les débris retrouvés avaient été jetés en mer pour semer le trouble.... L'analyse des débris, tant par les Soviétiques que par les



Avec beaucoup de persévérance, Michel Brun mène l'enquête. La vérité apparaîtra-t-elle tôt ou tard sur la fin du vol KAL 007? La question attend toujours une réponse.

Japonais, permet de retenir qu'ils provenaient de quatre avions différents, notamment d'un appareil supersonique de la dimension d'un chasseur (morceau de gouverne de direction équipée d'un compensateur et portant la marque N3 et un numéro de série). La découverte d'un cockpit et d'un petit canot de sauvetage donne à penser que ces composants proviennent d'un appareil muni d'un cockpit éjectable (F-111 ou EF-111). La dérive d'un engin air-air américain a également été récupérée. Plusieurs recoupements ont enfin permis d'annoncer que les navires de guerre américains « Elliot » et « Badger », au large de Vladivostok au moment des faits, se sont d'abord dirigés vers le vrai lieu du crash du Boeing 747 sud-coréen et y ont séjourné trois jours (en contact permanent avec le réseau américain d'écoutes électroniques).

L'analyse des observateurs, rapportée par les Soviétiques dans le ciel de Kamatchka et de Sakhalin, les révélations faites par l'Agence Américaine de Sécurité au cours d'une réunion secrète au Senate and House Intelligence Committee ont permis de déclarer qu'au-dessus du Kamtchatka, l'avion coréen était accompagné de deux chasseurs supersoniques. Un quatrième avion a également été observé par le radar soviétique de la base de Buruvestnik (probablement le RC-135 dont la présence a été admise par les Américains) et cet avion s'est installé sur la même route que le KAL 007, sans doute pour semer la confusion...

TX« On sait aussi que l'ensemble du théâtre cité était survolé (trois révolutions) beaucoup plus haut par un satellite espion américain (le « Ferret-D ») et qu'un autre Boeing 747 de Korean Airlines (le KE 050) n'était pas très loin, sur sa route Anchorage-Séoul. Des observations radar japonaises, il a aussi été établi qu'il y avait plusieurs avions en vol dans la zone de Sakhalin.

L'analyse des enregistrements des communications radio entre les chasseurs soviétiques et le sol a par ailleurs montré que les transcriptions publiées auraient été un peu « arrangées ». Un échange de messages aurait aussi

été enregistré entre le KAL 007 et le KE 050 (autre appareil sud-coréen également en provenance d'Anchorage comme déjà indiqué) 40 minutes après l'heure officielle de l'accident!

DÈS RECHERCHES A POURSUIVRE

Bref, selon Michel Brun, plusieurs avions se sont écrasés dans les parages de l'île de Morenon au moment des faits: un chasseur supersonique qui a explosé en vol à moins d'un mille du bateau de pêche japonais Chidori Maru, un autre (probablement le RC-135) au Nord-Ouest de l'île, un autre plus au Sud, près de l'île Rebus, dont le cockpit éjectable a été récupéré par un bateau est-allemand et enfin le KAL 007, 600 km plus au Sud... Au total une vraie bataille aérienne entre Soviétiques et Américains. Michel Brun ne sait pas ce qui a pu causer la destruction du KAL 007 aussi longtemps après le survol de Sakhalin, alors que l'appareil se rapprochait de Niisata, sur sa route normale. C'est selon lui un autre appareil qui a été abattu par la chasse soviétique près de l'île de Moneron.

Un pré-rapport de 400 pages a d'ores et déjà été rédigé, résumant ainsi six années de travail, mais il reste encore beaucoup à faire: identification de débris récupérés, certitude que ces débris proviennent bien d'avions en opération, retrouver l'épave du KAL 007, déterminer l'heure exacte du dernier message radio émis par l'équipage, contacts entre KAL 007 et KE 050...

Il n'est pas du tout sûr que l'amélioration actuelle des relations soviéto-américaines permette à Michel Brun de trouver l'assistance dont il a impérativement besoin pour mener à bien ses difficiles (et qui sait: gênantes?) investigations. Mais il serait sans doute naïf de penser que les antagonistes (Soviétiques et Américains) vont comme cela, tout naturellement, se mettre à raconter ce qui s'est vraiment passé dans la nuit du 1er septembre 1983 quelque part au Nord du Japon. La guerre électronique est un jeu très sophistiqué que le commun des mortels n'est généralement pas préparé à comprendre....

Raymond AUFFRAY

DEUX MOIS DE RECHERCHES EN MER

Après l'accident, dans la zone de l'île Morenon, il y avait une armada: 7 à 8 bateaux américains dont le croiseur Sterett et un bâtiment des Coast Guards; 2 à 3 bateaux japonais; 25 chalutiers soviétiques couverts d'antennes et 15 navires de guerre soviétiques... Seuls les Soviétiques ont peut-être trouvé quelques éléments! Mais ils n'ont rien dit.

KAL 007 : une enquête troubl

DANS NOTRE NUMERO DU 1^{er} JUIN,
NOUS AVONS BRIEVEMENT PRE-
SENTE L'ENQUETE QUE MENE
INLASSABLEMENT MICHEL BRUN
AU SUJET DES CONDITIONS DE
DISPARITION ETRANGE, EN 1983,
D'UN BOEING 747 DE KOREAN AIR.
MICHEL BRUN COMMENTE ET
COMPLETE A PRESENT LES INFOR-
MATIONS QUE NOUS AVONS DEJA
PUBLIEES.

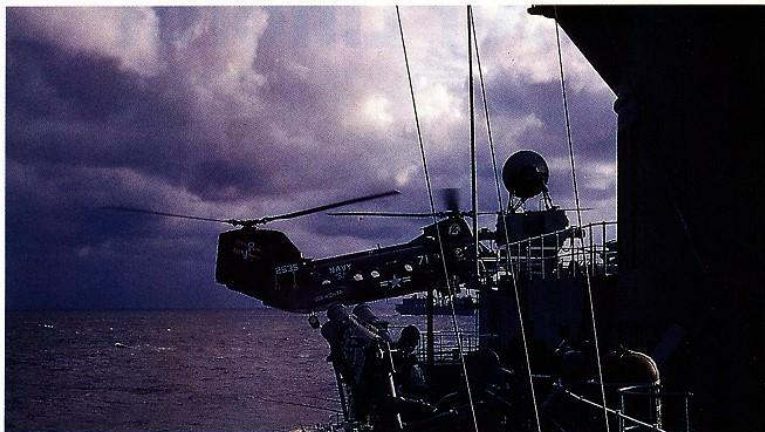
Un des principaux éléments permettant de comprendre ce qui s'est passé à Sakhalin le 1^{er} septembre 1983 est qu'aucune trace de l'avion coréen n'a été retrouvée à l'endroit où celui-ci était supposé avoir été abattu, c'est-à-dire dans les parages de l'île Moneron.

Le neuvième jour après le drame, des débris de l'avion sont soudainement apparus en deux endroits fort éloignés l'un de l'autre : les plages de la Mer d'Okhost sur la côte Est de Hokkaido d'une part, et les environs de Nevelsk sur la côte Ouest de Sakhalin, d'autre part.

LA LOCALISATION

L'île de Moneron est soumise au régime du Tsushima Shio, un courant chaud permanent qui coule toute l'année du Sud vers le Nord dans la Mer du Japon, ce qui élimine Moneron comme point d'origine des débris : il est impossible qu'ils aient dérivé pendant 9 jours à contre-courant. Comme d'autre part, les débris qui ont atterri à Sakhalin et ceux qui ont atterri à Hokkaido-ont, par nécessité, commencé leur dérive au même moment et au même endroit, il s'ensuit que leur point d'origine commun doit nécessairement se trouver à 9 jours de dérive en amont, c'est-à-dire 9 jours de dérive moyenne dans le Sud de ces deux régions. Un seul point répond à cette condition : les parages de l'île Okushiri dans la Mer du Japon, au Sud de Hokkaido.

De plus, une autre série de débris de l'avion coréen, des morceaux de panneaux en nid d'abeille - de même nature que ceux trouvés à Sakhalin et dans la Mer d'Okhost - ont dérivé jusque sur les plages du Pacifique au Sud de Hokkaido, ce qu'ils n'ont pu faire qu'en franchissant le détroit de Tsugaru où le courant coule de la Mer du Japon vers le Pacifique à des vitesses atteignant 7 noeuds. Ils sont allés jusqu'au village de Sai dans la presqu'île Shimo-Kita où, 6 ans après le drame, on en trouvait encore. Cela



permet de placer avec certitude le point de chute de l'avion coréen au Sud de l'entrée du détroit de Tsugaru, dans la Mer du Japon.

Une question vient immédiatement à l'esprit : si l'avion coréen s'est écrasé si loin au Sud de Sakhalin (environ 350 NM), il a bien fallu qu'il vole jusque là, ce qui représente quelque 45 minutes de vol. Dans ce cas, comment se fait-il que l'avion n'ait plus communiqué après son message de 3 h 27 (heure du Japon), heure supposée du crash ? A ce sujet, l'unanimité est loin d'être faite sur l'heure de la dernière communication radio de KE-007 ou celle de sa disparition.

En effet, si les Coréens eux-mêmes, dans leur rapport à l'OACI, donnent 3 h 23 comme heure de la « fin du vol », les Soviétiques donnent 3 h 24 comme heure à laquelle ils ont « stoppé le vol » d'un avion intrus au-dessus du village de Pravda.

De leur côté, les Américains ont commencé par annoncer au monde que l'avion coréen avait été attaqué par un MiG-23 à 3 h 26, ce qui avait causé sa destruction à 3 h 38, mais sans expliquer pourquoi l'équipage serait resté silencieux pendant 12 minutes sans signaler qu'il avait été attaqué ni qu'il avait besoin de secours.

C'est peut-être pour tenter de réduire cette contradiction que les Américains ont ramené l'heure « observée » de la destruction à 3 h 29, transformant du même coup le MiG-23 en SU-15. Enfin, les Japonais ont eu une démarche inverse : ils ont d'abord donné 3 h 29 comme heure de destruction observée par leurs radars à 30 000 ft en faisant bien ressortir qu'elle différait de 9 minutes avec les 3 h 38 annoncées par les Américains. Ensuite, alors que les Américains passaient de 3 h 38 à 3 h 29, les Japonais eux, passaient de 3 h 29 à 3 h 38 en expliquant que 3 h 29 était une heure de disparition des radars en altitude (30 000 ft) tandis que 3 h 38 était une heure de disparition des radars à basse altitude (2 000 ft). Pour que tout un chacun comprenne bien qu'il s'agissait d'un seul et

même événement et non pas de la disparition de deux avions différents, les Japonais nous régalaient d'une descente en spirale à vitesse réduite de 3 h 29 (30 000 ft) à 3 h 38 (2 000 ft) sans se rendre compte du piège dans lequel ils sont tombés. S'il s'était vraiment agi du Boeing coréen, il lui aurait suffi, au lieu de descendre en spirale à la verticale du territoire soviétique, de voler pendant ces 9 minutes en ligne droite, ce qui lui aurait peut-être permis d'atterrir sur un aéroport japonais (Wakkanai) ou tout au moins de s'approcher suffisamment pour venir « ditcher » tout près des côtes japonaises, assurant une meilleure chance de survie à ses passagers.

DES CONTROVERSES DEROUTANTES

D'autre part, Tokyo ACC a déclaré que l'avion coréen avait communiqué pour la dernière fois avec les services de contrôle à 3 h 27, et beaucoup de gens non informés ont voulu voir là un message de détresse. Cependant, la nature même de cette communication, qui consiste en un appel normal suivi d'un temps d'arrêt pour la réponse de la station appelée, exclut formellement qu'il s'agisse d'une communication de détresse.

Au contraire, tout porte à croire qu'il s'agissait d'un appel de routine pour transmettre le compte rendu de position de Nokka dont l'ETA était 3 h 26. Après le premier appel, le temps d'attente et la réponse de Tokyo, KE-007 s'apprête à transmettre son message, mais la transmission devient vite « faible et illisible ». Ce qui amène le contrôleur de Tokyo à lui demander de répéter. Mais le contact ne sera plus rétabli.

Voici le texte intégral de cette communication, qui prouve bien qu'il ne s'agissait aucunement d'un message de détresse :

(KE-007) TOKYO RADIO KOREAN AIR ZERO ZERO SEVEN

(Tokyo) KOREAN AIR ZERO ZERO SEVEN TOKYO

ante

(KE-007) KOREAN AIR ZERO ZERO SEVEN (faible et illisible)...

La partie « faible et illisible » a reçu beaucoup d'attention et a été interprétée de différentes façons. Peu de jours après le drame, des spécialistes japonais ont déclaré avec beaucoup de panache avoir repéré les mots « ALL ENGINES... RADIO COMPRESSION... ONE ZERO ONE ZERO DELTA ».

De nombreux spécialistes des services secrets en ont eu des sueurs froides car ONE ZERO ONE ZERO est le nom de code qui désigne les missions d'espionnage américaines à basse altitude et DELTA est le nom de code OTAN des sous-marins soviétiques basés en Mer d'Okhost, dont l'espionnage était l'un des buts. L'OACI, quant à elle, croit avoir repéré les mots « RAPID DECOMPRESSION... DESCENDING TO TEN THOUSAND », ce qui bien sûr a conforté les tenants d'un crash à 3 h 29 ou 3 h 38.

Cependant, ayant pu me procurer un exemplaire de la bande enregistrée de Tokyo ACC, j'ai longuement écouté et analysé cette fameuse communication de 3 h 27. Ni « ALL ENGINES... RADIO COMPRESSION... ONE ZERO ONE ZERO DELTA » des Japonais, ni « RAPID DECOMPRESSION... DESCENDING TO TEN THOUSAND » de l'OACI n'y figurent. Tout au contraire, on y trouve d'une manière très nette et parfaitement intelligible ce qui suit :

(KE-007) THAT WAS KOREAN AIR ZERO ZERO SEVEN...

REPEAT CONDITIONS...

GONNA BE A BLOOD BATH... REAL BAD

L'interprétation ci-dessus a été faite par Larry Porter, l'un des meilleurs spécialistes américains qui a été pendant 20 ans contrôleur FAA avant de monter son propre laboratoire. Elle est à peu près correcte. Mais en allant plus loin dans l'analyse je me suis aperçu que, alors qu'il s'agit bien d'une communication en provenance de KE-007, que tous les mots de celle-ci ne proviennent pas de l'équipage coréen.

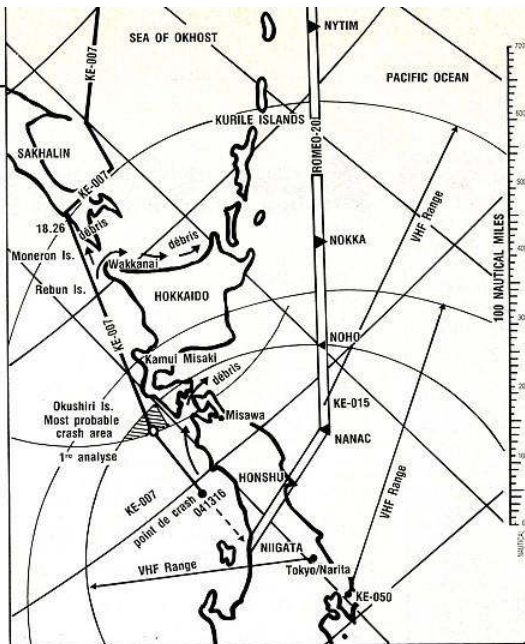
Une partie d'entre eux ont pour origine une autre station (un autre avion) avec laquelle KE-007 se trouvait en contact à ce moment précis. Ces mots, reçus sur haut-parleur, ont été captés par le micro sur le bouton duquel le pilote, surpris par la gravité du message alors qu'il parlait avec Tokyo, continuait à appuyer sans s'en rendre compte. Une reconstitution correcte donne ceci :

(KE-007) TOKYO RADIO KOREAN AIR ZERO ZERO SEVEN

(Tokyo) KOREAN AIR ZERO ZERO SEVEN TOKYO

(Inconnu) THAT WAS...

(KE-007) KOREAN AIR ZERO ZERO



Établie par Michel Brun, cette carte montre la route suivie au départ de l'aéroport de Tokyo/Narita par le Boeing 747, le lieu supposé du crash et, à l'Ouest d'Hokkaido, le chemin qu'il aurait suivi si en croire les conclusions de l'enquête officielle.

SEVEN (adressé à Tokyo)

(Inconnu) ...REPEATING

(KE-007) REPEAT CONDITIONS (adressé à la station inconnue)

(Inconnu) ...GONNA BE A BLOOD BATH... REAL BAD.

Cela explique pourquoi la transmission de KE-007 est apparue à Tokyo faiblement et devenir incompréhensible : la voix qui parvenait au micro n'était plus celle du pilote mais celle beaucoup plus faible et lointaine qui venait du haut-parleur. C'est pourquoi KE-007 n'a pas poursuivi sa communication avec Tokyo : il se trouvait soudain aux prises avec un problème autrement plus urgent, et qui concernait la sécurité d'un des avions qui l'accompagnaient.

A mon avis, l'avion coréen volait encore normalement à 3 h 27, heure à partir de laquelle il a cessé volontairement de communiquer, simulant une panne radio. J'ai donc étudié la bande enregistrée après 3 h 27, ce que personne n'avait encore eu l'idée de faire, afin de rechercher si KE-007 n'avait pas essayé de communiquer de nouveau avant sa destruction finale.

Ainsi, j'ai découvert que l'avion coréen avait communiqué plusieurs fois après qu'il ait été déclaré disparu à 3 h 27 :

- une première fois à 3 h 44 avec KE-015, un autre avion coréen ;

- une deuxième fois à 4 h 10 avec KE-050, également coréen.

Ces deux échanges ont eu lieu en coréen, mais ils nous apprennent qu'à 4 h 13.16, un appel de KE-007 s'interrompt brutalement au moment où Tokyo Control en perd la trace sur son radar. Cela permet de retenir 4 h 13.16 comme heure réelle de la destruction de l'avion coréen, soit 46 minutes et 06 secondes après l'heure à laquelle il a été officiellement porté disparu.

Cela place son point de chute par 40.03°N et 138.16°E, à 123 NM au Sud de l'île Okus-

hiri. Un coup d'oeil à une carte montre que le point de chute réel de l'avion coréen n'est pas très éloigné de Niigata, dont il n'était séparé que de 129 NM et où, s'il n'avait été détruit entre-temps, il serait arrivé à 4 h 29, exactement à l'heure prévue, quelques minutes avant son compère KE-015.

A cette occasion, il est probable que KE-007 aurait repris les communications radio avec Tokyo Control, ayant réussi à réintégrer subrepticement le système des voies aériennes sans trop soulever de soupçons. Mais KE-007, que les Soviétiques n'ont finalement pas abattu à Monehon et qui s'est tiré indemne d'une échauffourée sanglante au-dessus de Sakhalin, a été détruit 46 minutes plus tard, à 4 h 13.16, dans l'espace aérien japonais.

EXAMEN DES DEBRIS

Les causes exactes de la destruction de l'avion coréen en territoire ami n'ont pas encore été élucidées. Cependant, la gouverne arrière d'un missile mer-air non soviétique avec une marque d'escadron et un numéro de série, a été récupérée par les garde-côtes japonais, flottant parmi les débris de l'avion coréen. Il s'agit vraisemblablement d'un débris du missile qui a détruit l'avion KE-007. Aurait-il été détruit par erreur comme l'Airbus iranien ? C'est une possibilité que l'on ne doit pas écarter.

L'avion coréen n'étant pas tombé à Monehon, il s'ensuit que l'avion dont l'équipage du navire de pêche japonais Chidori Maru n° 58 a observé l'explosion tout près de la surface vers 3 h 30; dans la nuit du 30 août au 1er septembre 1983 (et dont, soit dit en passant, l'OACI évite soigneusement de parler dans son rapport), n'était donc pas le KE-007, mais un autre avion. Une étude attentive des transcriptions des communications radio des pilotes soviétiques engagés cette nuit-là à Sakhalin fait ressortir différents combats aériens par les chasseurs 805 (qui abat probablement un RC-135), 163 (qui,

▶ après un combat violent très tôt vers 3 h 08, poursuit et abat deux intrus supersoniques) et 121 qui poursuit un premier intrus (probablement KE-007), sur lequel il tire sans l'abattre, avant d'aller prêter main-forte à 163 pour son dernier combat. J'en veux pour preuve les débris d'avions militaires retrouvés sur les lieux bien avant que les premiers débris de l'avion coréen ne soient apparus et parmi lesquels on trouve :

- un siège éjectable ;
- un morceau de volet hypersustentateur d'un avion à géométrie variable genre F-111/EF-111 ;
- une cloison de pressurisation en fibre de carbone ;
- un panneau nid d'abeille marqué Northrop
- un petit radeau pneumatique.

A cela, il faut ajouter un morceau d'épave de 10 mètres de long récupéré en pleine nuit par les Soviétiques et qui pourrait bien être l'aile entière d'un avion à géométrie variable.

L'identification formelle de ces débris se heurte à un mur de mauvaise volonté. Boeing à qui nous avons demandé de nous confirmer la provenance de débris supposés venir d'un de ces avions civils, un Boeing 747, s'est refusé à se compromettre et nous a renvoyés au NTSB. Celui-ci, pas plus courageux, nous a à son tour renvoyé à l'OACI. Et l'on tourne en rond, à la recherche de laboratoires privés acceptant de collaborer.

La pénétration intentionnelle de l'espace aérien soviétique par un avion civil accompagné d'avions militaires est une opération qui semble défier le bon sens. Et l'on peut se demander quelle pouvait être l'utilité pratique d'inclure dans l'opération un avion civil avec tous les risques que cela pouvait comporter pour les passagers.

John Keppel, ancien diplomate américain qui a participé en son temps à l'affaire de l'avion-espion U-2 de Gary Powers, et qui dirige aujourd'hui un groupe américain de recherches sur cette affaire, pense qu'il s'agit d'une provocation à grande échelle montée par la CIA et le NSA.

D'après lui, les Soviétiques savaient, par leur propres observations et aussi parce qu'ils en avaient été prévenus par les Américains eux-mêmes, qu'un avion civil se trouvait parmi les avions militaires qui s'apprêtaient à violer leur espace aérien. Dès lors, les Soviétiques se seraient trouvés devant une situation sans issue : ou bien ils interceptaient les intrus en prenant le risque d'abattre un avion civil et d'être accusés d'avoir commis une atrocité, ou bien ils laissaient tout le monde passer, ce qui équivalait à se mettre à genoux devant la ruse et la puissance américaine.

Selon John Keppel qui parle russe pour avoir été longtemps en poste à Moscou, les Soviétiques auraient qualifié cette situation de « NIA VOUIHEUD NIA POLOZHENIA » (phonétique) ce qui serait un terme emprunté aux échecs pour exprimer une situation dans laquelle, quoi qu'on fasse, on est perdant...

Michel BRUN

KE 007 : Le rapport de l'OACI

L'auteur, Michel Brun, lors d'une visite au centre de recherche situé à l'extrême

Nord du Japon, présente une pièce en titane retrouvée sur les lieux de la

catastrophe. Il pourrait s'agir d'un élément de bord d'attaque de Lockheed SR- 71.



LES CIRCONSTANCES DE LA CATASTROPHE DU VOL KAL 007 DE 1987 SONT SANS DOUTE TRES DIFFERENTES DE CELLES AVANCEES PAR LA THESE OFFICIELLE. ET NOTAMMENT LE RAPPORT DE L'OACI QU'A ETUDIE D'UN OEIL CRITIQUE MICHEL BRUN.

On est en droit de s'étonner que l'OACI, Organisation de l'aviation civile internationale, à laquelle on prête volontiers une réelle neutralité, ait couvert de son autorité des omissions capitales, des erreurs manifestes et des manipulations de documents qui présentent la catastrophe de Korean Airlines sous un jour très différent de la réalité. Quand un accident, qu'il soit de la route, ferroviaire, maritime ou aérien, entraîne mort d'homme, le témoignage de ceux qui

ont assisté prend une importance capitale, non seulement pour en élucider les circonstances mais aussi pour en délimiter les responsabilités.

L'accident du KE 007 a fait 269 morts. Il a eu des témoins : le capitaine du navire de pêche japonais Chidori Maru n°58 et son équipage qui ont vu et entendu la destruction de l'avion. Le capitaine Shizuka Hayashi rapporta les faits aussitôt aux autorités japonaises. La presse s'en fit l'écho et les journaux publièrent le récit les 2 et 3 septembre 1983.

Le témoignage du capitaine Hayashi et de son équipage est capital pour établir avec certitude l'heure et le lieu de destruction de l'avion. Curieusement, cependant, le rapport de l'OACI, non seulement est muet sur le témoignage de Chidori Maru qui n'est même pas cité mais de plus, ses conclusions vont à l'encontre de ce que ces témoins ont vu et entendu.

LE TEMOIGNAGE DE CHIDORI MARU N°58

Le Chidori Maru n°58 est un navire de pêche au calamar de 99 tx de jauge brute, port d'attache Sakai Minato, préfecture de Tottori sur la Mer du Japon, armé par un équi-

page de sept hommes et commandé par le capitaine Shizuka Hayashi, 42 ans. Dans la nuit du 31 août au 1er septembre 1983, le navire est en pêche à 18 NM (33 km) au Nord/Nord-Ouest de la petite île soviétique de Monéron, à l'Ouest de la grande île de Sakhaline. Le ciel est couvert mais la mer est calme. Le vent souffle de l'Est/Sud-Est à 10 noeuds. Pour relever ses lignes, le navire est stoppé, en travers au vent et fait donc cap au Nord/Nord-Est. La pêche se fait par tribord et, par nécessité, l'équipage fait face au vent, c'est-à-dire encore face à l'île de Sakhaline. La nuit est noire.

A 03:30 environ (c'est-à-dire entre 03:29 et 03:31), l'équipage entend un bruit de moteurs d'avion immédiatement suivi d'une très forte explosion. Deux à trois secondes plus tard, sur l'horizon, juste devant leurs yeux, les pêcheurs voient apparaître une boule de feu orange et, 5 à 6 secondes après l'apparition de la boule de feu, ils entendent une deuxième explosion, moins forte que la première. La boule de feu disparaît puis des flamèches apparaissent à l'endroit où se trouvait la boule de feu et durent quelques secondes. Cinq minutes plus tard, l'équipage sent une forte odeur de kérosène brûlé apportée par le vent.

En résumé, l'équipage du Chidori Maru a :

- entendu un bruit de moteurs d'avion;
- entendu une première explosion;
- vu une boule de feu 2 à 3 secondes après l'explosion;
- entendu une deuxième explosion 5 à 6 secondes plus tard;
- senti une odeur de kérosène brûlé 5 minutes plus tard.

Chacun le sait, il est facile de calculer la proximité d'un orage : il suffit de compter le nombre de secondes écoulées depuis l'éclair jusqu'au bruit du tonnerre et multiplier par 360, la vitesse du son en mètres par seconde. Dans ce calcul, il va de soi que la lumière de l'éclair nous parvient toujours avant le son du tonnerre car la vitesse de la lumière est supérieure à la vitesse du son. La même démarche devrait nous permettre de calculer la distance à laquelle le Chidori Maru se trouvait de l'accident dont il a été le témoin. Là, surprise : nos pêcheurs ont entendu une explosion avant d'avoir vu la boule de feu. Bien que le Japon soit souvent le monde à l'envers pour un Européen, les lois de la nature, de toute évidence, y sont manifestement les mêmes. La première explosion, entendue avant l'apparition de la boule de feu ne peut être, en aucune manière, reliée à celle-ci. Il s'agit d'une détonation indépendante, sans manifestation lumineuse, ce qui exclut toute explosion d'engin ainsi qu'un départ de missile ou de roquette, deux phénomènes toujours accompagnés de manifestations lumineuses.

Le domaine des causes possibles d'une détonation sans manifestation lumineuse est singulièrement réduit. En dehors d'un « bang » de décélération d'un avion supersonique... Mais nos pêcheurs ont aussi entendu une deuxième explosion, celle-là après l'apparition de la boule de feu. Il est évident que cette deuxième explosion est reliée à la boule de feu et que les deux événements constituent deux manifestations, l'une visuelle, l'autre sonore, d'un même événement. Le délai de 5 à 6 secondes entre l'apparition de l'un et la perception de l'autre nous permet de situer cet événement entre (360 x 5) et (360 x 6) soit entre 1 800 et 2 160 mètres des témoins.

L'explosion d'un avion à environ 2 000 mètres dans l'Est/Sud-Est du Chidori Maru, en plus de ses manifestations visuelles et sonores, a eu également une manifestation olfactive : une forte odeur de kérosène brûlé apportée par le vent, cinq minutes après l'explosion. Le vent soufflait alors à 10 noeuds, précisément de l'Est-Sud-Est, c'est-à-dire exactement la direction de l'explosion. Une vitesse de 10 noeuds équivaut à 5 mètres par seconde, soit 300 mètres par minute, soit encore 1 500 mètres pour 5 minutes. Cette observation recoupe les 2 000 mètres ci-dessus et nous pouvons dire avec certitude que l'explosion s'est produite à 03 :30, à environ 1 500 - 2 000 mètres du Chidori Maru qui se trouvait lui-même à 33 km au Nord/Nord-Ouest de Moneron.

Ainsi donc, des témoins oculaires, auditifs et olfactifs dignes de foi ont permis, le jour même du drame, de situer avec précision l'heure et le lieu de l'explosion d'un avion

à très faible altitude au-dessus de l'eau. On peut se poser - et nous la posons - la question de savoir pourquoi le rapport de l'OACI n'en fait pas mention, pourquoi il donne une heure de destruction de l'avion coréen différente de celle observée (il donne 03 :27) et pourquoi il situe le lieu du crash à un endroit également différent de celui observé (il donne 46 :30 N/141.30 E, soit près de 40 km dans le Sud-Est).

Pour fixer les idées, précisons que les fonds à l'endroit où l'explosion a été observée sont plats et sablonneux et que la profondeur n'est que de 160 mètres, c'est-à-dire à peine deux fois la longueur d'un Boeing 747. Un avion aussi grand qui tombe dans des fonds aussi petits se voit ! Et les débris d'un avion qui s'écrase, cela se voit aussi. Pourtant, le rapport de l'OACI qui reconnaît que les 750 débris de l'avion récupérés « se sont vraisemblablement détachés de l'avion au moment de l'impact » (sic) ne trouve rien à dire à propos du fait que ces débris ne sont apparus que neuf jours plus tard, ni que les débris trouvés immédiatement sur les lieux de l'accident n'étaient pas des pièces 747 mais des éléments d'avion militaire tels que siège éjectable, volet hypersustentateur de F-111, etc. Il n'est pas dit non plus que deux mois de recherches intensives n'ont pas permis de retrouver la moindre trace du 747 supposé reposer par 160 mètres de fond. Le rapport d'enquête de l'OACI sur l'accident de KE 007 recèle bien d'autres anomalies.

L'EQUIPAGE N'ETAIT PAS LEGALEMENT AUTORISE A VOLER

Dans son étude des circonstances entourant l'accident, l'OACI a passé en revue les documents de l'aéronef. Les licences de l'équipage et s'est assuré que, sur ces points, tout était en règle. Un élément important de la réglementation concerne le temps de repos des équipages entre deux périodes de vol. Le rapport de l'OACI mentionne que le temps de repos de l'équipage du vol KE 007 était supérieur au minimum fixé par le manuel d'exploitation de Korean Airlines.

Il s'agit là d'une contre-vérité, l'examen attentif des documents montrant au contraire que le temps de repos de l'équipage du vol 007, ce jour-là, était inférieur de près de deux heures (exactement 1 heure et 53 minutes) au minimum fixé par le manuel d'exploitation de la compagnie.

Voyons les chiffres. Un document du bureau de piste d'Anchorage, annexé au rapport de l'OACI mentionne :

- Capt Chun B.I. team
KE0975/30 YYZ. ANC in 13.37
KE007/31 ANC SEL out 03.50

Anchorage ground time tftl 12 hr 13 min
D'après ce document donc, l'équipage du KE 007 serait arrivé à Anchorage en provenance de Toronto (YYZ) par le vol KE 0975 (un vol cargo) à 13.37, le 30 août et en serait reparti pour Séoul par le vol KE 007 à 03.50 le 31 août. Son temps total au sol aurait donc été 12 h 13 min.

Un rapide calcul nous montre que la différence entre 03.50 le 31 août et 13.37 le 30 août n'est pas de 12 h 13 min mais 14 h 13 min. Pourquoi Anchorage mentionne-t-il 12 h 13 min ? Le manuel d'exploitation de Korean Airlines précise que 2 heures avant le vol suivant ne doivent pas être comptées dans le temps de repos. C'est peut-être là l'explication de la différence. Cependant, le même manuel précise aussi que 1 heure après le vol précédent ne doit pas être comptée non plus.

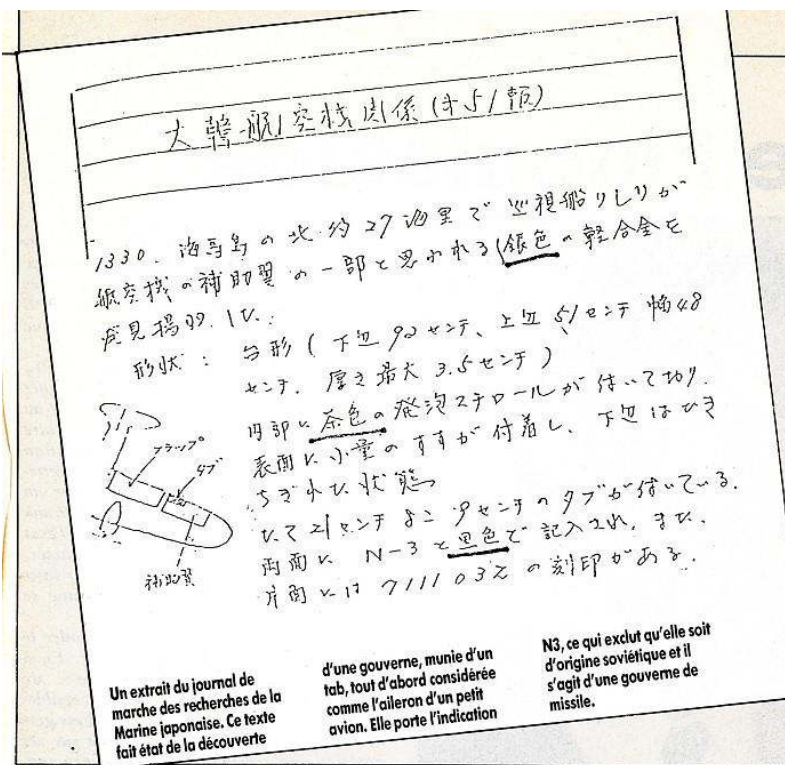
Apparemment, Anchorage l'a oublié. Quoi qu'il en soit, pour obtenir le temps de repos total dont a bénéficié l'équipage il faut décaler 3 heures du temps total, soit 14 h 13 min moins 3 h, ce qui donne 11 h 13 min. Ce temps de repos était-il réglementaire ? Toujours d'après les manuels, le temps de repos doit être au moins égal à la durée du vol précédent si le vol suivant est un vol cargo et à une fois et demie cette durée si le vol suivant est un vol passagers.

Le vol précédent, Toronto-Anchorage, avait duré 8 h 46 min, ce qui, multiplié par une fois et demie, donne 13 h 06 min. Il manquait à l'équipage du Cdt Chun B.I. 1 h et 53 min sur son temps de repos minimum. Le Cdt Chun B.I. et son équipage n'auraient jamais dû partir avec le vol KE 007. Ils étaient en infraction. Ce fait extrêmement important par ses implications (un autre équipage ou un équipage normalement reposé n'aurait sans doute pas commis « l'erreur de navigation » si l'on retient cette thèse) a « échappé » à la perspicacité des enquêteurs de l'OACI. Comme leur a échappé le fait extrêmement curieux que non seulement le Cdt Chun B.I. et son équipage technique n'étaient pas autorisés à prendre le vol KE 007 mais de plus, venant de Toronto en vol cargo, ils n'avaient pas d'équipage de cabine !

Un équipage complet, PNT et PNC, se trouvait au repos à Anchorage. Cet équipage fut décuplé de ses PNT pour faire place au Cdt Chun B.I. et à ses PNT, compromettant la sécurité du vol, car l'astreinte à un temps de repos minimum est une considération touchant la sécurité. Quant aux PNT mis sur la touche, ils embarquèrent quand même sur le vol KE 007, mais en passagers ! Cette aberration qui n'aurait pas dû échapper à l'enquêteur le moins sagace est ignorée par le rapport de l'OACI. C'est bien dommage. Elle aurait permis de mettre en évidence non seulement le manquement aux règles de sécurité mais aussi le fait qu'il devait exister de puissantes raisons pour que ce soit le Cdt Chun B.I. et pas un autre, qui soit aux commandes du vol KE 007, ce 31 août 1983. Les « oublis » et « erreurs » ci-dessus sont des anomalies importantes, lourdes de conséquences. Mais il y a plus grave.

DOCUMENTS MANIPULES

Certains documents annexés au rapport de l'OACI ont été altérés avec pour résultat qu'ils présentent, ainsi manipulés, une version des faits différente de la réalité. Le document le plus significatif à cet égard est la transcription des communications radio



des chasseurs soviétiques lancés aux trousses des avions intrus au-dessus de Sakhaline. On connaît deux versions de ces transcriptions : l'une rendue publique par les Américains, l'autre par les Japonais. Ces deux versions sont assez proches l'une de l'autre avec, toutefois, une exception notable : dans la version américaine, il est fait état à plusieurs reprises de « strobe lights clignotant sur l'avion intrus » tandis que la version japonaise mentionne simplement des « feux de navigation » (on sait que KE 007 n'avait pas de « strobe lights » mais des « rotating beacons »). La version annexée au rapport de l'OACI contient les « strobe lights », ce qui l'identifie comme américaine. La première anomalie qui saute aux yeux est de taille. On se souvient que les Soviétiques ont toujours prétendu que des coups de semonce avaient été tirés pour obliger l'intrus à atterrir, ce que la représentante américaine à l'ONU, Mme Kirkpatrick, avait violemment nié en prétendant que cela n'apparaissait pas sur les enregistrements. Mais le 10 septembre 1983, coup de théâtre, les Etats-Unis et le Japon publient simultanément une version modifiée des enregistrements dans laquelle, à 3.20.49 le chasseur 805 déclare qu'il tire quatre rafales de canon sur l'avant de l'avion intrus. L'OACI a reçu mandat d'effectuer son enquête le 15 septembre, soit 5 jours après la rectification. Son rapport a été remis le 3 décembre 1983 soit environ trois mois après la rectification. Or, le rapport de l'OACI contient la version non rectifiée qui ne fait aucune mention des coups de semonce. Pourquoi les Etats-Unis ont-ils communiqué à l'OACI, et pourquoi l'OACI a-t-elle accepté, un document que les uns et les autres savaient ne pas être conforme à la

réalité ? On peut penser à la rigueur que la bonne foi de l'OACI aura été surprise... Il en va tout autrement, cependant, en ce qui concerne la présentation de ce document. Sur les 207 communications qui y figurent au total, 45 ont été altérées de façon à faire croire qu'elles venaient d'une autre station que de celles qui les avait émises. Un exemple :
 3.00.46 (control) 121, prenez le cap 100, montez à 8 000
 -id- (121) Je ne comprends pas. Quel cap ?

 3.00.57 (121) J'exécute.
 Dans la séquence ci-dessus, telle qu'elle a été publiée par les Japonais, le premier échange : « (control) 121, prenez le cap 100... » est de toute évidence une instruction du contrôle au sol ordonnant au chasseur 121 de faire cap au 100 en montant à 8 000 mètres. Dans le rapport de l'OACI, cette séquence est présentée comme ceci :
 3.00.46 (121) cap au 100, monte à 8 000
 -id- (121) Je ne comprends pas. Quel cap ?
 3.00.57 (121) J'exécute.
 Dans la séquence OACI, le premier (121) qui faisait partie du texte de la première phrase a été purement et simplement supprimé et mis entre parenthèses pour indiquer que cette transmission venait de (121) alors qu'en fait elle venait du contrôle. Autre exemple :
 3.09.35 (control) 805, cap au 240
 3.09.44 (805) Cap au 240, Roger
 Version OACI :
 (805) Cap au 240
 (805) Cap au 240, Roger
 Autre exemple :
 3.29.21 (control) 163, cap au 360
 3.29.50 (163) Roger, je viens au 360

Version OACI :
 (163) Cap au 360
 (163) Roger, je viens au 360
 Autre exemple :
 3.17.05 (163) Répétez l'azimut...
 3.17.15 (control) de Carnaval, azimut 45, distance 60 km
 Version OACI :
 (163) Répétez l'azimut...
 (163) de Carnaval, azimut 45, distance 60 km
 Autre exemple :
 3.19.44 (control) 163, cible devant vous à 25 km. La voyez-vous ?
 3.20.49 (163) oui, je l'ai au radar
 Version OACI :
 (163) cible devant à 25 km.
 (163) je l'ai au radar
 Autre exemple :
 3.35.54 (control) 121, voyez-vous la cible au radar ? Ici, nous ne l'avons pas au radar -id- (121) oui, je peux la voir par moi-même
 Version OACI :
 (121) voyez-vous la cible au radar ?
 (121) non, je ne la vois pas
 On voit par ces exemples qu'en supprimant l'indicatif de l'avion appelé du texte de la transmission et en mettant cet indicatif entre parenthèses, l'OACI a dénaturé le sens des communications, faisant apparaître comme un monologue dénué de sens ce qui, à l'origine, était un dialogue parfaitement compréhensible. Remarquons en passant que le dernier exemple fait état d'une cible acquise au radar par le chasseur 121 à 3.35.54, c'est-à-dire près de 10 minutes après que le chasseur 805, censé avoir abattu l'avion coréen, ait déclaré, après avoir tiré ses deux roquettes sur un avion intrus : « cible détruite », à 3.26.21. La cible radar de 3.35.54 ne peut donc être que celle d'un autre avion que celui abattu à 3.26.21. En conclusion, on peut dire que l'OACI avait en mains suffisamment d'éléments pour lui permettre de constater que :
 - le vol KE-007 s'est effectué dans des conditions irrégulières ;
 - l'avion coréen n'est pas tombé près de Monéron ;
 -) le KE 007 était accompagné au-dessus de Sakhalin par d'autres avions intrus ;
 -) un avion non identifié a explosé à basse altitude, à 03.30, à moins de 2 km à l'Est/Sud-Est de la position du Chidori Maru. Cet avion ne pouvait pas être le KE 007 puisqu'un 747 tombant dans 160 mètres d'eau ne peut passer inaperçu (*). Cet avion ne pouvait pas non plus être celui abattu et déclaré « détruit » à 03.26.21 par le chasseur 805 à 10 000 mètres d'altitude.

Michel BRUN

(*) Une autre raison expliquant que cet avion ne pouvait être le KE 007 est que l'avion qui a explosé près du Chidori Maru a été enveloppé par les flammes et a pris feu avant de s'écraser sur l'eau. Des débris calcinés ont été retrouvés sur les lieux. Ils ne provenaient pas du 747. D'autre part, ayant examiné les 750 débris du B-747, les experts de l'OACI ont déclaré dans leur rapport qu'aucun de ceux-ci ne présentaient de traces d'incendie.

Vol KE-007: la vérité sera-t-elle connue ?

L'AFFAIRE MYSTÉRIEUSE DU 747

DE KOREAN AIRLINES, DÉJÀ

LONGUEMENT ÉVOQUÉE DANS

NOTRE JOURNAL, DEBOUCHERA-

T-ELLE SUR UNE EXPLICATION

TOUT A FAIT CREDIBLE ? MICHEL

BRUN, INLISSABLEMENT,

POURSUIT SON ENQUÊTE.

Quelques-uns des aspects marquants du vol KE-007 ont été récemment évoqués dans nos colonnes. Ils montrent à l'évidence que l'avion coréen a volontairement survolé à deux reprises le territoire soviétique, qu'il était accompagné pendant son survol par des avions militaires et, enfin, qu'il n'est pas tombé au voisinage de l'île de Moneron. Mais beaucoup plus loin, dans les eaux japonaises, ce qui exclut qu'il ait été détruit par les Soviétiques.

De nombreux lecteurs, et parmi eux beaucoup de pilotes, se sont montrés très intéressés par cette affaire dont ils n'avaient jusqu'alors soupçonné ni la gravité ni la complexité. Voulant en savoir plus, ils aimeraient avoir une vue d'ensemble plus précise de ce qui s'est réellement passé. Pour répondre à ce besoin, nous présentons ci-dessous le déroulement chronologique du vol KE-007 tel que les faits découverts tout au long de plus de trois ans d'enquête au Japon, en Corée, au Canada et aux États-Unis ont permis de l'établir.

ANCHORAGE: LE DÉPART

L'attention du monde entier s'est concentrée sur le seul vol KE-007 alors qu'en réalité il s'agit d'un vol combiné de deux avions, celui du vol KE-007 et celui du vol KE-015, parcourant tous deux la même route, de concert, à quelques minutes d'intervalle. Il est important de garder cette précision en mémoire pour comprendre certains faits difficilement explicables autrement. En dehors de toute considération de contacts radio éventuels entre les deux avions, ces deux vols étaient coordonnés dans le temps et dans l'espace.

La séparation temporelle entre les deux

avions était de 14 minutes, au décollage d'Anchorage. Elle a diminué peu à peu jusqu'à n'être plus que de deux minutes aux approches de Niigata que KE-007 s'apprêtait à rejoindre en vue de sa réinsertion dans le système IFR japonais. S'il n'avait été détruit entre-temps, la séparation aurait été de nouveau normale à l'arrivée à Séoul, où KE-015 a atterri 14 minutes après l'ETA de KE-007.

Ce rapprochement entre KE-007 et KE-015 dont les raisons seront expliquées plus loin, n'a pas suscité l'attention des enquêteurs de l'OACI. Retenons que cette variation de la séparation entre deux avions identiques, suivant la même route, n'a pu se faire sans une variation concomitante de la vitesse. Son ampleur de 12 minutes dans les deux sens (de 14 à 2 min puis de 2 à 14 min) montre qu'il n'a pu s'agir que d'une manœuvre volontaire et coordonnée.

Dès avant le départ, les anomalies s'accumulent et le vol est en infraction. L'infraction concerne l'équipage technique dont le temps de repos au sol était insuffisant. Cet équipage n'était pas "apte au vol" et, s'il y avait une raison pour qu'il rejoigne Séoul, il aurait dû le faire comme passagers. D'autant plus facilement que, parmi les passagers du vol, il y avait au moins un équipage complet ayant, lui, bénéficié d'un temps de repos suffisant.

Reprenons quelques-unes des anomalies les plus flagrantes:

* Un équipage complet (PNT et cabine) se trouvait au repos à Anchorage, prêt à assurer la conduite du vol KE-007. Cet équipage fut amputé de son PNT (qui fit quand même le vol, mais en cabine) pour permettre au Cdt Chun Byun In et à son équipage technique de prendre place dans le cockpit. Cela alors qu'il n'avait pas bénéficié d'un temps de repos suffisant et que, arrivé par vol cargo, il n'avait pas avec lui d'équipage de cabine.

* Le vol KE-007 a-t-il embarqué 10 000 lb de carburant supplémentaire à Anchorage ? Non d'après le Flight Release Sheet, oui d'après le devis de masse.

* Tous les comptes rendus font état de 240 passagers plus 29, soit 269 personnes au total. Cependant, le devis de poids signé par le Cdt Chun Byun In fait état de 225 passagers plus 19, soit 244 au total. Personne, à notre connaissance, n'en a jamais parlé. Pourquoi cette différence ?

* Une copie du plan de vol technique laissée

au Bureau de Piste d'Anchorage par le Cdt Chun B.I. porte les mentions manuscrites: "ETP 1501 NM 3 h 22" ainsi que: "250 NM", insérées entre les points de report Neeva et Nippi, et dont la signification n'a, à ce jour, pas encore pu être établie par les autorités.

La distance totale de Anchorage à Neeva est de 1251 NM. Si l'on y ajoute 250 NM, on obtient 1501 NM. De Neeva jusqu'au point où KE-007 a franchi l'espace aérien soviétique, la distance est de...250 NM. Ainsi, 250 NM correspond à la distance depuis Neeva jusqu'au point de pénétration dans l'espace aérien soviétique. On notera que 3 h 22 ajouté à 13 h 14 (l'heure de départ d'Anchorage) donne 16 h 36 tandis que l'heure donnée par les Soviétiques pour la pénétration de l'avion intrus à Kamtchatka est 16 h 30, soit une différence de seulement 6 minutes (rappelons ici que c'est précisément sur cette partie de la route que KE-007 a pris 9 minutes de retard). Le sigle ETP accolé à 1501 NM pourrait vouloir dire: Estimated Time of Penetration 3 h 22 min/1501 NM après le décollage. Coïncidence ?

LE DÉROULEMENT DU VOL BETHEL

Immédiatement après le décollage, KE-007, après quelques vecteurs, est autorisé "direct Bethel". Cela signifie qu'il peut se rendre au VOR de Bethel par la route la plus directe sans avoir à suivre la voie VOR établie. Mais cela l'oblige à utiliser le VOR de Bethel pour sa navigation à l'approche de cette balise, de façon à passer à la verticale de ce point de report.

KE-007 est passé à 12 NM au nord de cette balise. Cette seule constatation nous permet de penser que la déviation était intentionnelle. En effet, elle montre que l'équipage ne s'est pas servi du VOR pour s'approcher de Bethel. Et le fait de ne pas se servir d'un instrument lorsque la situation et les règlements l'exigent, ne peut être que volontaire. KE-007 s'est donc écarté intentionnellement de sa route dès avant Bethel. On peut se demander pourquoi il l'a fait si tôt.

La réponse évidente est qu'il avait avantage à le faire. Parmi ces avantages: se placer plus tôt sur sa nouvelle route sans avoir à faire de changements de cap prononcés, faire croire à

une déviation graduelle involontaire, ce qui, si l'on en juge par ce qui a suivi, a extrêmement bien réussi, et aussi, le faire passer entre les îles Nunivak et St Mathieu. Ces deux îles abritent des bases de l'US Air Force et il est probable que les avions de contre-mesures électroniques tels que les EF-111 qui ont accompagné le vol KE-007 au-dessus du Kamtchatka et sans lesquels celui-ci n'aurait pu traverser sans se faire repérer, sont partis de l'une de ces bases.

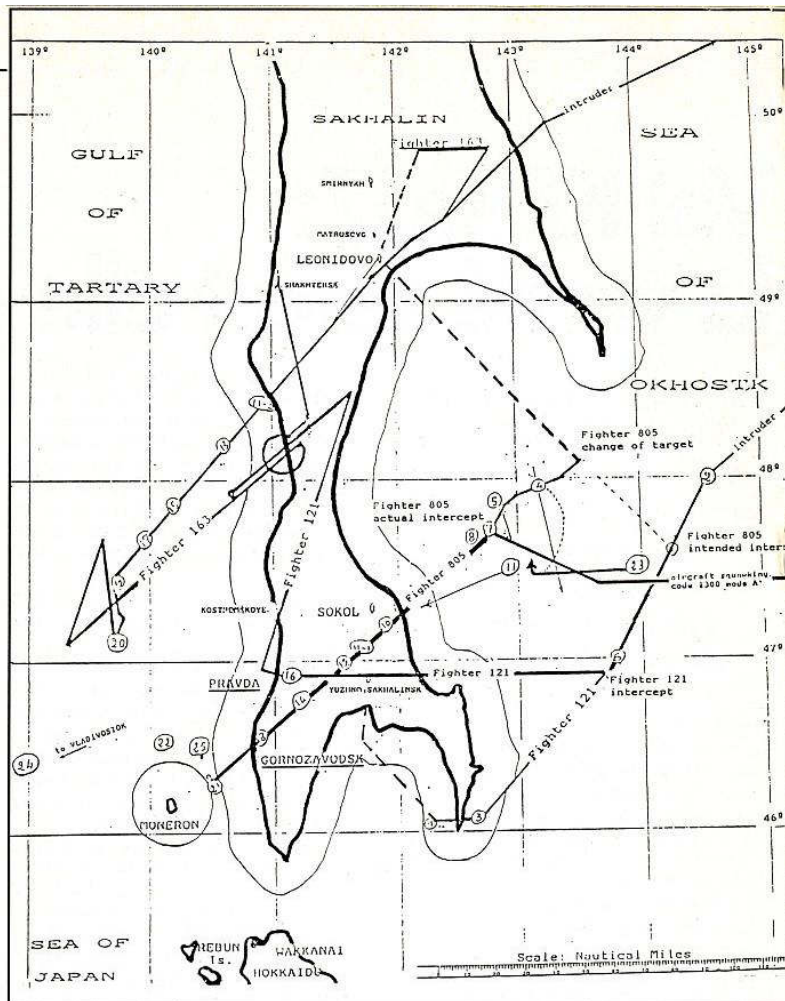
NABIE-NEEVA

Nabie est le premier point de report océanique, immédiatement suivi de Neeva. 250 NM après Neeva, comme nous l'avons vu, le vol KE-007 pénètre l'espace aérien soviétique, à Kamtchatka. L'avion, au début de son vol, est lourd, et se maintient à 31 000 ft. Sa vitesse moyenne entre Bethel et Nabie est de 457 kt, assez proche des 463 kt du plan de vol. A Nabie, KE-007, déjà hors de portée des ré-émetteurs VHF d'Anchorage, ne peut transmettre son compte rendu de position et c'est KE-015 qui le fait à sa place. Une étude détaillée de cette séquence des communications nous amène à conclure qu'il n'y a pas eu le temps matériel suffisant entre le passage de KE-007 à Nabie et la transmission de son compte rendu de position à Anchorage par KE-015 pour que :

- KE-007 appelle Anchorage, en attende la réponse, s'aperçoive qu'il ne peut établir le contact, appelle son compagnon KE-015, en reçoit une réponse, lui demande s'il peut faire le relais, lui transmette son compte rendu de position, et finalement en approuve la relecture par KE-015.

Mais il y a plus troublant. A 14 h 32, au moment précis où il devait arriver au point de compte rendu de Nabie, c'est-à-dire au moment où il devait - en principe - essayer d'appeler Anchorage, KE-007 était en communication radio avec KE-015. Cette communication VHF a été enregistrée à Anchorage. Elle s'est déroulée en coréen. Bien qu'on n'y entende que KE-015 puisque KE-007 était hors de portée VHF, cela est suffisant pour se rendre compte que leur conversation n'avait rien à voir avec un compte rendu de position !

Néanmoins, KE-015 a effectivement transmis à Anchorage le compte rendu de position à Nabie de KE-007. Pour cela il devait, par nécessité, avoir à sa disposition le compte rendu de position de KE-007 alors qu'il n'a pas pu le recevoir de KE-007. Il n'y a qu'une solution logique à ce dilemme: c'est que KE-015 devait avoir ce compte rendu de position en sa possession avant le décollage d'Anchorage. Notons ici que l'heure de passage à Nabie de KE-007, 14 h 32, est en retard de 2 minutes sur le plan de vol. En conséquence la séparation entre KE-007 et KE-015 passe de 14 à 12 minutes.



KE-007 RALENTIT DE 60 NOEUDS

Le compte rendu Nabie de KE-007, transmis à 14 h 35 par KE-015, prévoyait une ETA Neeva à 15h49. A 14 h 44, soit seulement 9 minutes plus tard, KE-007 appelle Anchorage sur HF pour transmettre de nouveau son compte rendu de position, exactement comme si celui-ci n'avait pas été relayé plus tôt par KE-015 ! On peut se demander :

- pourquoi KE-007 n'a-t-il pas utilisé sa HF plus tôt;

- son compte rendu ayant déjà été transmis par KE-015, pourquoi le transmettre une deuxième fois ?

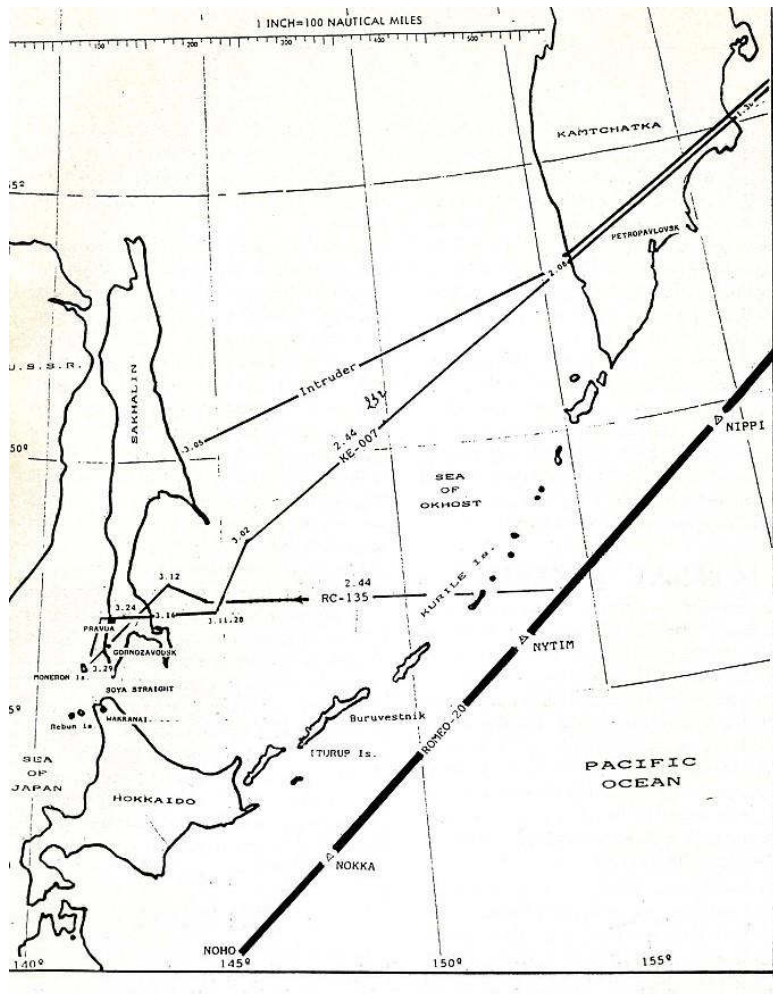
Un élément de réponse à la deuxième question se trouve peut-être dans le fait que le deuxième compte rendu, transmis par KE-007 lui-même en HF, contient une ETA Neeva différente de celle du premier compte rendu: 15 h 53 au lieu de 15 h 49, soit un retard volontaire, inexplicable, de 4 minutes. La séparation entre KE-007 et KE-015 passe de 12 à 8 minutes.

Quoi qu'il en soit, KE-007 ne se reporte à

Neeva qu'à 15 h 58, soit 5 minutes plus tard que son ETA révisée. Le retard total sur cette étape de 1 h et 17 minutes est de 9 minutes ! Ce qui équivaut à un ralentissement moyen de 60 noeuds. Il ne peut s'agir que d'une manoeuvre intentionnelle au sujet de laquelle l'OACI, dans son rapport, ne trouve rien à dire.

La séparation entre KE-007 et KE-015 tombe à seulement 3 minutes et les services de contrôle de la circulation aérienne ne trouvent, eux non plus, rien à dire. Une demi-heure plus tard, KE-007 violait l'espace aérien soviétique au-dessus du Kamtchatka...

Pourquoi KE-007 a-t-il brutalement ralenti aux approches de Kamtchatka ? A-t-il ajusté sa vitesse pour effectuer un rendez-vous avec un RC-135 comme le disent les Soviétiques ? Ils ont prétendu qu'avant de pénétrer l'espace aérien de Kamtchatka, l'avion intrus avait volé aile dans aile pendant 10 minutes avec un RC-135. La reconstitution que nous avons pu faire de cette phase de vol nous amène à penser que le rendez-vous a effectivement eu lieu avec un avion de type 707. Il ne s'agissait pas d'un RC-135, "avion-espion" dont on voit mal l'utilité, mais plus



vraisemblablement d'un KC-135, avion ravitailleur venu refaire les pleins en vol du (ou des) EF-111, avions de contre-mesures électromagnétiques (avions anti-radar) qui accompagnaient KE-007 "dans son ombre" et qui devaient empêcher les radars soviétiques de le détecter au-dessus du Kamchatka.

Il existait cependant une autre raison pour que KE-007 ralentisse aux abords de Kamchatka. Les Soviétiques ont déclaré dans leur rapport d'enquête, annexé au rapport de l'OACI, que l'avion intrus a pénétré l'espace aérien de Kamchatka à 8 000 mètres et en est ressorti à 9 000 mètres, altitudes sensiblement inférieures à l'altitude de croisière (33 000 ft, soit 10 000 mètres) de KE-007.

L'altitude de croisière normale d'un RC-135 est de 8 000 mètres et les Soviétiques étaient apparemment persuadés que l'avion intrus était un RC-135 venu les espionner. La vitesse de croisière normale d'un RC-135 est d'environ 430 à 450 noeuds, sensiblement inférieure à la vitesse de croisière normale d'un 747 qui est de 450 à 500 noeuds. La différence entre les deux, 50 à 70 noeuds, est

insuffisante à elle seule pour différencier ces deux types d'avions ainsi que l'écrit le général d'aviation canadien Rohmer dans "Massacre 747".

Entre Nabie et Neeva, KE-007 a ralenti d'environ 60 noeuds (exactement 57 noeuds), ralentissement qui ne peut qu'avoir été intentionnel. On est enclin à penser que cette manoeuvre avait pour but de faire passer le 747, avion civil inoffensif, pour un RC-135, avion militaire d'espionnage beaucoup plus menaçant. Cette diversion semble avoir été faite dans l'intention de mettre les Soviétiques en état d'alerte renforcée afin qu'ils dévoilent le maximum de leurs défenses.

LE SURVOL DE KAMTCHATKA

Le 747 du vol KE-007 est, comparé aux chasseurs et aux missiles que les radars de défense soviétiques ont pour mission d'intercepter, une cible extraordinairement volumineuse et relativement lente. En fait, le 747 constitue probablement la cible radar la plus importante possible. Elle doit littéralement "éclabousser" l'écran. Peu de

personnes, jusqu'à présent, se sont posées la question de savoir comment et pourquoi une telle cible radar a pu se promener impunément pendant 38 minutes au-dessus de la région la plus truffée de radars du territoire soviétique, survolant successivement la base aérienne de Petropavlovsk, une base de sous-marins nucléaires et d'autres bases secrètes, sans se faire intercepter.

Des Su-15, capables d'atteindre l'altitude de l'intrus en moins d'une minute, ont décollé de Petropavlovsk pour aller au-devant de celui-ci, 8 minutes avant qu'il ne survole cette base et ne l'ont pas trouvé. Commentant cet échec, les Américains ont déclaré qu'il était dû "aux mauvais radars, aux mauvais avions et aux mauvais pilotes soviétiques" qui ont fait que les chasseurs ne se sont "jamais approchés à moins de 20 NM de l'avion coréen" (sic).

Nous remarquons que les Américains ont dit n'avoir jamais observé eux-mêmes l'avion coréen au-dessus de Kamchatka. Ils auraient "observé les Soviétiques observant l'avion" (sic). Cette affirmation ne tient pas devant l'évidence. En effet, si les Soviétiques avaient su que leurs chasseurs étaient à 20 NM de leur proie, soit à environ une minute de vol, ils l'auraient inmanquablement interceptée. Le fait qu'ils ne l'aient pas fait est une indication certaine qu'ils ne savaient pas qu'ils en étaient aussi près. D'autre part, les feux de navigation et anti-collision d'un avion en vol se voient de très loin (50 à 80 NM) par nuit noire et dégagée, ce qui était le cas cette nuit-là. A seulement 20 NM de l'avion coréen, les chasseurs lancés à sa poursuite n'auraient pas manqué de le voir. S'il avait eu ses feux allumés. Le fait que, s'en étant approché jusqu'à 20 NM, ils ne l'aient pas vu indique que l'avion volait tous feux éteints.

Seule la présence d'avions anti-radars EF-111 (les mêmes qui ont participé au raid sur Tripoli) accompagnant le vol KE-007 peut expliquer que l'avion coréen n'ait pas été intercepté au-dessus du Kamchatka.

LES INTRUS A SAKHALIN

KE-007 est sorti de l'espace aérien soviétique à 17 h 08, heure à laquelle il contacte Anchorage sur HF pour transmettre son compte rendu de position de Nippi. On peut penser que cette transmission en clair, juste à la sortie de l'espace aérien soviétique, d'un avion s'identifiant comme un vol civil, était destinée à augmenter la confusion des Soviétiques qui avaient été amenés à croire jusque là que l'avion intrus était un RC-135. Les radars de la défense japonaise de Wakkanai, Nemuro et Mombetsu dans l'île d'Hokkaido ont repéré à 18 h 12 (03 h 12 heure japonaise) un avion par 47.40°N/143.45°E volant à 430 noeuds sur

une route Sud-Ouest et émettant le code transpondeur 1300 sur le mode A. La défense japonaise en a hâtivement conclu qu'il s'agissait de l'avion coréen.

Cependant, sur cette partie du parcours, le vol KE-007 estimait sur son plan de vol une vitesse de 501 noeuds. La distance entre le Kamtchatka et le point où les Japonais ont repéré un avion à 18 h 12 est de 567 NM. Ayant quitté le Kamtchatka à 17 h 08, KE-007 n'aurait pu arriver à ce point qu'à 18 h 16 et non à 18 h 12. Mais il aurait été repéré à 501 noeuds et non pas à 430 noeuds. Inversement, l'avion repéré à 18 h 12 à 430 noeuds, s'il avait quitté le Kamtchatka à 17 h 08, ne serait arrivé au point où les Japonais l'ont repéré qu'à 18 h 26.

D'autre part, en l'absence d'instructions particulières, un vol à destination du Japon aurait dû émettre le code transpondeur 2400 sur le mode C. Le code 1300, en effet, ne doit être utilisé que par des avions quittant l'espace aérien japonais. Il ne pouvait donc, en aucun cas, être utilisé par KE-007. D'autre part, le mode A est une utilisation militaire.

L'avion repéré par les Japonais à 18 h 12 ne pouvait donc, en aucun cas, être l'avion coréen du vol KE-007. Cet avion a traversé l'île de Sakhaline suivant une route magnétique 240. Poursuivi par le chasseur 805 qui lui aurait tiré des coups de semonce à 18 h 21 puis deux missiles à 18 h 26, il aurait disparu des radars à 18 h 29 à l'altitude de 32 000 ft, par 46.30°N/141.30°E.

Tant les observations radars que la route 240 à partir du point 47.40°N/143.45°E font passer l'avion à la verticale de la ville de Gornozavodsk à 18 h 26. L'analyse détaillée des manoeuvres effectuées par le chasseur 805 au début de son interception permet de reconstituer la route suivie par l'avion repéré à 18 h 12 à 430 noeuds. Avant 18 h 12, l'avion a procédé à deux changements de cap. Il ne venait pas du Kamtchatka mais du Pacifique Nord.

Il a été repéré à 17 h 44 par les radars soviétiques de Buruvestnik, sur l'île d'Iturup, suivant une route Ouest à la vitesse de 430 noeuds. Il ne peut y avoir aucun doute: cet avion était un RC-135.

L'avion coréen, quant à lui, venant du Kamtchatka selon une route proche du 240, a fait lui aussi deux changements de cap pour traverser Sakhaline selon une route Ouest qui l'a fait passer à la verticale du village de Pravda, environ 50 kilomètres au Nord de Gornozavodsk. Autrement dit, l'avion coréen et le RC-135 ont échangé leurs routes, le RC-135 traversant Sakhaline au cap suivi par KE-007 et le Coréen traversant Sakhaline au cap suivi par le RC-135.

Le but évident de cette manoeuvre de diversion était, pour le cas où les Soviétiques auraient identifié l'avion civil coréen et le RC-135, de leur enlever toute certitude quant à la route réelle suivie par ces deux avions.

Ne sachant lequel des deux était le civil, les Soviétiques n'auraient peut-être pas tiré.

Il a été révélé, lors d'une session secrète du Sénat américain, que les Soviétiques auraient observé deux traces d'avions différentes au-dessus du Kamtchatka (Seymour Hersh, "The Target is Destroyed"). L'une de ces traces se rapporte à l'avion coréen dont les Soviétiques disent avoir arrêté le vol à 18 h 24 au-dessus du village de Pravda.

L'analyse minutieuse des déclarations soviétiques permet de rapporter la deuxième trace du Kamtchatka à un autre avion intrus qui aurait pénétré l'espace aérien de Sakhaline à 18 h 05, 400 kilomètres plus au Nord que le RC-135 et l'avion coréen, selon le général Kirsanov. Cela nous fait donc, jusqu'à présent, trois intrus différents.

LA BATAILLE DE SAKHALINE

Les trois avions intrus ont été poursuivis et interceptés par trois chasseurs soviétiques: le chasseur 805 (Su-15) et les chasseurs 121 et 163 (des MiG-23). Comme nous l'avons vu, 805 a poursuivi le RC-135 qu'il a abattu au-dessus de Gornozavodsk. Le RC-135 a disparu des écrans radars à 18 h 29, à l'altitude de 30 000 ft par 46.30°N/141.30°E. remarquons qu'il est douteux qu'il puisse s'agir du même avion qui a explosé à basse altitude à 18 h 30 près du Chidori Maru, 40 kilomètres plus au Nord.

L'avion coréen, lui, a traversé Sakhaline d'Est en Ouest, poursuivi par le chasseur 121. Celui-ci aurait, selon les Soviétiques, "stoppé le vol d'un avion intrus" à 18 h 24, à la verticale du village de Pravda. Cependant, les Soviétiques ont aussi déclaré que l'avion intrus aurait "continué sa route en direction de la Mer du Japon" avant de disparaître des radars environ 10 minutes plus tard. Une explication qui pourrait concilier ces deux déclarations contradictoires: le chasseur 121 aurait abattu le EF-111 qui volait dans l'ombre de l'appareil coréen et celui-ci en aurait profité pour s'échapper indemne.

Le chasseur 163, parti d'une base du Nord Sakhaline, entre en combat aérien vers 18 h 07, très tôt après son décollage, avec l'avion intrus qui pénètre l'espace aérien de Sakhaline à 18 h 05. Au cours de la poursuite qui s'en suit, cet "avion intrus" se révèle, en fait, être un groupe de deux avions supersoniques dont 163 abat le premier à 18 h 29 au cours d'un violent combat tournoyant. C'est peut-être cet avion que le Chidori Maru a vu exploser très bas sur l'eau vers 18 h 30 (03 h 30, heure du Japon). Le chasseur 163 continue la poursuite et 121, après avoir "arrêté" un intrus à Pravda, vient lui prêter main forte. A deux, ils prennent le dernier intrus supersonique en tenaille et l'abattent à 18 h 42.

Un total de quatre avions, et peut-être cinq en comptant le premier combat de 163, auraient

donc été abattus au-dessus de Sakhaline. Aucun de ceux-ci n'était le 747 du vol KE-007 qui s'est échappé indemne de Sakhaline et a poursuivi sa route en direction de Niigata.

Niigata, ville japonaise sur la Mer du Japon, était le point de report suivant sur la route de Séoul. Quelles que soient les raisons pour lesquelles KE-007 s'était écarté de sa route, sa destination finale était Séoul. Il lui fallait donc, à un moment ou à un autre, rejoindre la route normale vers sa destination, si possible sans éveiller l'attention des contrôleurs déjà inquiets de son silence radio.

En sortant de Sakhaline, KE-007 ne pouvait se diriger que vers le Sud, c'est-à-dire vers Niigata. Là, il pensait réintégrer le système des voies aériennes avec l'aide de son compagnon KE-015 dont la séparation s'était maintenant réduite à deux minutes. De fait, le contrôleur de Tokyo voit sur son écran radar deux avions se diriger vers Niigata avec un ETA en ce point quasiment identique (d'où l'intérêt de réduire la séparation) mais dont l'un seulement, celui qui prétend être KE-015, est bien positionné sur sa route. L'autre ne répond pas à la radio. Mais le contrôleur n'est pas sûr de l'identité de KE-015. Il lui fait changer quatre fois, en l'espace d'un quart d'heure, son code transpondeur. Finalement, en désespoir de cause, il lui demande d'effectuer un changement de cap "pour confirmation".

"TAKE IT EASY"

Au-dessus de la Mer du Japon, KE-007 n'est plus qu'à quelques minutes de Niigata. Il tente un appel radio qui est arrêté net. C'est sans doute à cet instant que KE-007 a été détruit. C'est sans doute aussi pourquoi, au même moment, à Tokyo, le contrôleur de service n'a plus d'ambiguïté sur son écran radar. Il ne voit plus sur son écran qu'un seul écho, celui de KE-015 qui se reporte à Niigata et qui, en quittant la fréquence de Tokyo dit au contrôleur, à propos de KE-007: "take it easy !" (ne vous en faites pas).

Qu'est-il arrivé à KE-007 vers 19 h 13.16 ? Il est difficile de le savoir. Il se trouvait dans l'espace aérien japonais, ce qui élimine l'hypothèse de la destruction par un chasseur soviétique.

Il est possible qu'il ait été abattu, par erreur, par des forces "amies", dans les mêmes conditions que l'Airbus iranien. Il est possible également comme le mentionnait récemment le US Forces Journal, qu'il ait été détruit par la CIA, en ce cas, pour faire taire des témoins gênants, équipage et passagers, qui auraient assisté à la "Bataille de Sakhaline". Mais ce ne sont là que suppositions. Le mystère persistera tant que n'auront pas été retrouvées l'épave et les boîtes noires. Ce que nous ne désespérons pas de faire un jour.

Michel BRUN

Révélation soviétiques

LES IZVESTIA ONT PUBLIE UNE
SERIE DE 17 ARTICLES SUR
L'AFFAIRE DE L'AVION COREEN.
LE RESPONSABLE DE CETTE SERIE
D'ARTICLES, ANDREYI ILLISH,
PREND UNE POSITION ASSEZ DURE
CONTRE LES AUTORITES
SOVIETIQUES.

Andrey Illish semble croire que l'avion coréen a été sciemment abattu par la chasse soviétique et qu'il est temps, aujourd'hui, que le gouvernement soviétique le reconnaisse et fasse ses excuses en conséquence. Malheureusement pour la position qu'il défend, les témoignages de personnes ayant participé soit à la poursuite (pilotes), soit aux recherches des épaves (plongeurs), soit aux postes de commandement (amiraux) qu'il cite, sont en contradiction directe avec la thèse officielle d'un avion solitaire abattu à haute altitude par un unique chasseur. Illish lui-même en est conscient, qui se plaint que les témoignages qu'il cite contredisent souvent ses affirmations tranchées. On comprend sans peine la frustration du journaliste soviétique en étudiant dans le détail les témoignages qu'il cite.

Illish cite abondamment le lieutenant-colonel Osipovich, qu'il présente comme le pilote qui aurait abattu "l'avion coréen". Cependant, Osipovich lui-même déclare que l'avion qu'il a abattu présentait toutes les caractéristiques de vitesse de l'avion-espion RC-135 et qu'il ne s'agissait pas d'un avion civil. Qui plus est, il précise que la silhouette de cet avion lui rappelait celle d'un Tu-16, qui se présente comme un long crayon effilé, tandis que le 747 ressemble plutôt, lui, à une grosse banane. Cela seul suffit à nous convaincre que Osipovich n'a pas abattu un 747. Mais il y a encore plus troublant. Les Soviétiques présentent Osipovich comme le pilote qui a abattu "l'avion intrus" alors que, pendant des années, ils avaient mis en avant le nom du major Kazmin. Pour certains auteurs occidentaux comme David Pierson (KAL007 - The Cover-Up), Kazmin était le pilote du chasseur 805, un Su-15 qui aurait abattu le coréen. C'est également l'opinion des Américains. Du moins, c'est ce qui ressort de la bande enregistrée des communications des pilotes soviétiques avec leur contrôle au sol, telle que l'ambassadrice américaine Mme Kirkpatrick l'a présentée aux Nations-Unies. Or, Osipovich lui-même n'était pas à bord du chasseur 805. Il pilotait cette nuit-là le chasseur 804. Et la séquence de poursuite et de tir qu'il décrit est entièrement différente de celle du chasseur 805 résultant du décryptage des bandes enregistrées. Cela nous a conduit à faire analyser par un des meilleurs laboratoires japonais les voix d'Osipovich et celle

du pilote de l'avion 805. Il s'agit de deux personnes différentes.

Illish cite les témoignages de plongeurs ayant participé aux opérations de récupération de "l'épave". Là encore, il est troublé par des témoignages qui semblent se contredire l'un l'autre. Les uns en effet disent que "l'épave aurait été découverte exactement le troisième jour" (sic) par des plongeurs à partir d'une cloche d'observation. La visibilité était très mauvaise, n'atteignant pas trois mètres, les fonds étaient vaseux sans aucune vie aquatique. L'épave (dans laquelle se trouvaient des axes en titane) était réduite en morceaux tellement petits qu'aucun moyen de détection n'avait permis de la localiser et que seule l'observation directe avait permis de la découvrir.

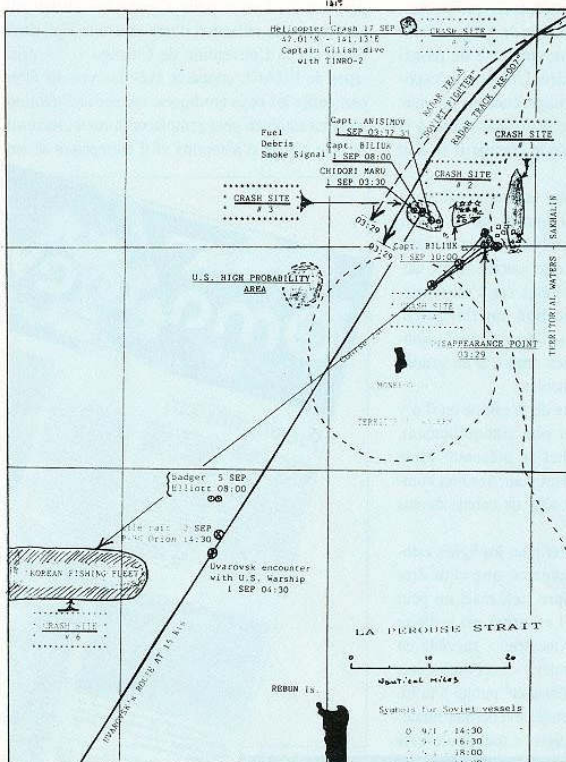
D'autres disent que "l'épave" aurait été trouvée le 17 ou 18 octobre 1983, par 174 mètres de fond, dans des eaux très claires avec une parfaite visibilité excédant cinquante mètres, dans des fonds de sable recouverts d'une légère couche de coquillages et avec une vie aquatique intense: poissons, crabes, langoustes, poulpes, etc. Cette épave formait un monticule de 200 à 300 mètres de diamètre et de 1,50 mètre de haut, avec le fuselage au milieu rempli de matériel électronique. Cette épave avait été découverte grâce aux moyens de détection électro-magnétique.

D'autres, enfin, disent que "l'épave" aurait été trouvée "la queue dressée parmi les récifs". Ce qui,

pour Illish, semblait contradictoire car il était persuadé qu'il n'y avait qu'une seule épave, en un seul endroit, celle de l'avion coréen. Grâce aux dates d'intervention des plongeurs et à l'identification des navires à partir desquels ils travaillaient, il nous a été facile de reconstituer, en nous appuyant sur des documents japonais qui donnent, jour par jour, la position des différents navires soviétiques, américains, japonais, coréens etc., trois zones principales où des épaves ont été récupérées par les Soviétiques.

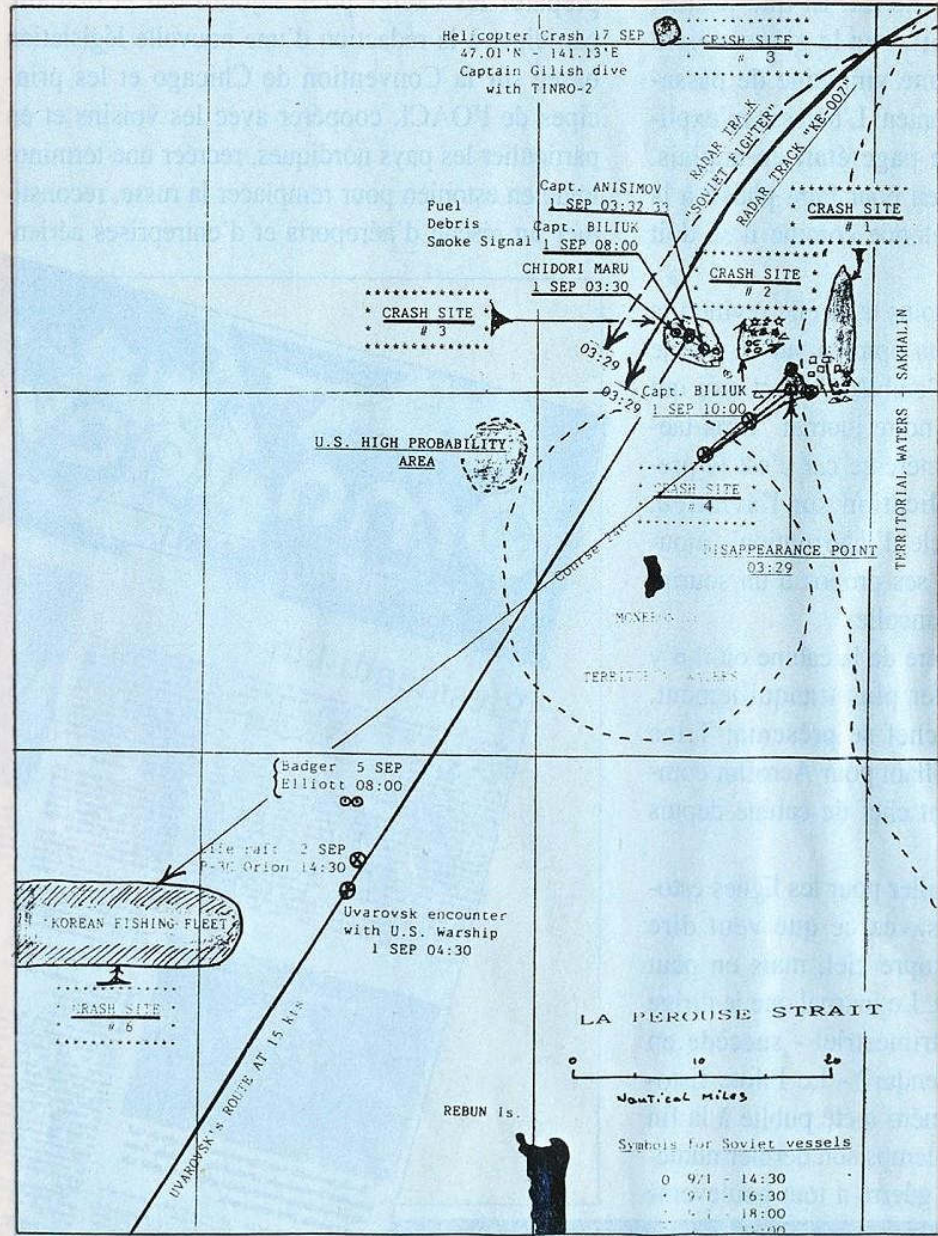
La première zone se trouve à l'intérieur des eaux territoriales de l'île de Sakhalin, à six milles du rivage, par 100 mètres de profondeur, fond de vase, très mauvaise visibilité, vie aquatique nulle. Réduite à l'état de débris beaucoup trop petits pour être détectés, elle a été découverte par repérage visuel le 13 septembre 1983 par le navire de recherches pétrolières Mikhail Mirchink et une équipe de plongeurs de la Marine soviétique. La trajectoire suivie par cet avion avant sa chute, le fait qu'elle ne présente aucun gros débris et parmi ceux-ci une structure comportant des axes en titane nous conduit à penser qu'il s'agit d'un EF-111. Certaines indications nous donnent à penser qu'il pourrait s'agir de l'avion abattu par Osipovich. Elle est identifiée sur notre carte par le #3.

La deuxième zone se trouve au Nord de l'île de Moneron, dans les eaux internationales, par 46.34°N/141.21°E. Elle a été découverte par des



La carte des événements, sur laquelle on peut voir les points de crash des différents avions.

SAR/SAS OPS off MONERON Is. 1 SEP/10 NOV '83



La carte des événements, sur laquelle on peut voir les points de crash des différents avions.

SAR/SAS OPS off MONERON Is- 1 SEP/10 Nov '83

moyens de détection électro-magnétique embarqués à bord de dragueurs de mines opérant en trois vagues successives, la première vague équipée de sonars à ondes verticales, la deuxième de magnéto-mètres et la troisième de sonars à ondes latérales. Dès le 16 septembre 1983, un objet de 10 mètres de long (probablement un morceau d'aile) fut remonté du fond à cet endroit par le Georgi Kozmin de la Marine Soviétique, récupération observée par le patrouilleur japonais Daisetsu. Le 17 octobre 1983, le Mikhail Mirchink, navire à positionnement dynamique, prenait position "à la verticale du fuselage" et commençait les opérations de récupération avec des plongeurs civils de la base de Mourmansk travaillant en saturation par 174 mètres de profondeur, sur fond de sable, excellente visibilité, vie aquatique abondante.

Cette équipe de plongeurs avait remplacé, le 26 septembre, l'équipe de plongeurs militaires qui avaient travaillé sur l'épave de la première zone du 10 au 25 septembre 1983. Elle fut elle-même remplacée par une deuxième équipe de plongeurs civils de la même base de Mourmansk le 26 octobre. Cette deuxième équipe termina le travail de la première, récupérant plus de 200 tonnes de matériel sur l'épave, dont une cinquantaine de boîtes électroniques qui furent convoyées à Moscou dans des conteneurs remplis d'eau de mer. Le fuselage de cette épave était si grand qu'il a fallu "plusieurs jours aux plongeurs pour en connaître tous les recoins" (sic).

Parmi les objets récupérés figuraient une grande quantité de "blocs électroniques", ainsi qu'un grand nombre de bandes d'enregistrements magnétiques. Toutes les indications recueillies nous portent à croire que l'épave de la deuxième zone est celle d'un gros avion espion, très probablement un RC-135. Il s'agit de l'avion que l'équipage du Chidori Maru a vu exploser au ras de l'eau à 03.30 du matin le 1er septembre. Cet avion n'est pas celui qui a disparu des radars japonais à 03.29 à 10 000 mètres d'altitude. Il ne s'agit pas non plus de celui abattu par Osipovich et qui a explosé à haute altitude à 03.24, ni de celui déclaré détruit en vol par le chasseur 805 à 03.26.21. Cette deuxième zone est identifiée sur notre carte par l'indication "Crash site #1".

LA TROISIEME ZONE

La troisième zone se trouve dans les eaux territoriales de l'île de Moneron et à 11 NM au Nord-Est de l'île. Elle est située sur le prolongement de la route 240, tracée à partir du point 46.30N/141.30E, où un avion a disparu des radars japonais à 03.29. Il s'agit d'un avion dont la vitesse de croisière de 330 noeuds est passée à 350 noeuds à partir de 03.19. Ce sont là des caractéristiques de vitesse d'un RC-135. Nous n'avons pu obtenir que peu de détails sur l'épave qui se trouve dans cette troisième zone. Nous savons cependant que les Soviétiques y ont consacré plus d'efforts qu'aux autres épaves puisqu'ils y ont travaillé sans interruption depuis le 1er septembre jusqu'au 10 novembre 1983.

Parmi les navires qui ont travaillé sur cette zone, on trouve tour à tour le Mikhail Mirchink avec ses

plongeurs de Mourmansk (deuxième équipe), le Georgi Kozmin avec d'abord ses plongeurs militaires relevés ensuite par des plongeurs civils de Sébastopol, le navire de recherches du ministère des Pêches Gydronaf avec sa soucoupe plongeante Tinro-2 sous les ordres du Capitaine Gilish, le navire de recherches hydrographiques Pégase avec aussi une soucoupe plongeante, des dragueurs de mines et de nombreux chalutiers. Une indication intéressante qui permettrait peut-être d'identifier cette épave est un numéro de série qui figure en chiffres jaunes sur une partie de fuselage gris sale: 65802124-903. Notons également que cet appareil était équipé de parachutes pour l'équipage. Cette troisième zone est repérée sur notre carte par l'identification "#4".

Ainsi donc, là où Illish qui n'a vu que des contradictions dans les témoignages qu'il avait lui-même recueillis, a été incapable, du fait de l'idée préconçue qu'il n'y avait qu'un seul avion intrus à Sakhalin, le 747 coréen, d'avoir une vue d'ensemble et de reconstruire le déroulement des recherches, nous avons pu délimiter trois zones de recherches différentes correspondant à trois avions abattus différents, dont aucun d'ailleurs n'est l'avion coréen. Cette analyse est confortée par des informations récentes publiées au Japon par le Yomiuri Shimbun le 20 août 1991. Ce journal avait envoyé des reporters à Sakhalin et ceux-ci ont pu, grâce à la glasnost, recueillir d'autres témoignages de personnes ayant participé aux opérations. Parmi ces témoignages, il en est d'extrêmement intéressants.

TÉMOIGNAGES

Valery Anisimov (45 ans) est capitaine à bord d'un navire patrouilleur garde-frontière du KGB. Dans la nuit du 31 août au 1er septembre 1983, Anisimov était en patrouille au large de Nevelsk, port important sur la côte Ouest de Sakhalin. Entre 03.32 et 03.33, il aperçoit sur son écran radar un point brillant qui traverse le ciel à 800 km/h. Il faut préciser ici que le radar dont était équipée la vedette du capitaine Anisimov était un radar de surveillance maritime et cela suppose d'une part que l'avion aperçu était relativement gros, d'autre part qu'il se trouvait assez bas sur l'horizon. Le point (PRS) où le spot brillant est apparu sur le radar de Anisimov se trouvait à 30 km de Moneron sur un azimut d'environ 10 degrés à partir de l'île (soit par 46.43N/141.21E). Au bout d'environ 40 secondes, le spot brillant se sépare en deux puis en trois parties avant de disparaître de l'écran. En même temps qu'il observait cet avion, le capitaine Anisimov a remarqué qu'un navire de pêche se trouvait dans les parages.

On notera que la position observée du phénomène le place très près de la position du navire de pêche japonais Chidori Maru et que le navire de pêche observé pourrait donc bien être notre pêcheur japonais. Celui-ci a en effet vu un avion exploser et se séparer en plusieurs parties au ras de l'eau exactement dans les parages indiqués. Seules les heures diffèrent de quelques minutes, 03.32/03.33 pour Anisimov et 03.30 pour le Chidori Maru.

On notera également que les coordonnées géographiques du phénomène et son altitude très basse

ainsi que l'heure de l'observation en font un phénomène différent de la disparition d'un avion des écrans radars japonais à 03.29 à l'altitude de 10 000 mètres. Ce qui est confirmé par les vitesses observées, 350 noeuds, soit 650 km/h pour l'observation japonaise de 03.29 à 10 000 mètres et 800 km/h à basse altitude pour Anisimov à 03.32. On comprend pourquoi le rapport de l'OACI ne fait aucune mention de l'observation du Chidori Maru, les seuls témoins occidentaux du drame: leur témoignage apporte la preuve que plus d'un avion a été abattu à Moneron cette nuit-là.

Le capitaine Anisimov récupéra environ 100 kg de débris, pour la plupart des panneaux nid d'abeille. La zone où Anisimov récupéra ses débris n'est pas indiquée. Tout ce que l'on sait c'est qu'il était "au large de Nevelsk". Or précisément au large de Nevelsk, dans les eaux territoriales de Sakhaline et à environ 6 NM du rivage, le patrouilleur japonais Rebuta a signalé un groupe de cinq navires soviétiques occupés à ratisser la mer à la recherche de débris. Comme le capitaine Biliouk ne mentionne pas le patrouilleur du capitaine Anisimov dans sa zone de recherches, on peut penser que Anisimov effectuait ses recherches dans une zone différente, très probablement dans la zone indiquée sur notre carte par "#3" qui se trouve être "au large de Nevelsk". Ivan Biliouk (50 ans) est capitaine du navire de pêche soviétique Uvarosk, de 37 hommes d'équipage. Dans la nuit du 31 août au 1er septembre 1983, il revenait d'une campagne de pêche de 7 mois dans l'océan Indien et rentrait sur Korsakov, son port d'attache, sur la côte Sud de Sakhaline. Vers 04.30 du matin, l'officier de quart lui signale un navire de guerre américain droit devant. Le capitaine Biliouk est très surpris, n'en ayant encore jamais vu dans le détroit de La Pérouse. Le point de rencontre du capitaine Biliouk avec ce navire de guerre se situe exactement à l'endroit où quelques heures plus tard, un avion P-3C Orion américain signalera la présence d'un petit radeau de sauvetage qu'un hélicoptère viendra aussitôt ramasser. Ce point se trouve aussi très proche de la position signalée des navires de guerre américains Badger et Elliott à leur première apparition dans la zone des recherches, le 5 septembre à 08.00 (voir carte).

Vers 05.00 du matin, après avoir réussi à se débarrasser du navire de guerre américain qui le gênait dans ses manoeuvres, le capitaine Biliouk reçoit l'ordre de mettre le cap sur Moneron en passant à l'Ouest de l'île, tout en assurant une veille attentive pour essayer de repérer tout objet flottant, y compris des personnes. N'ayant rien trouvé à l'Ouest de Moneron, le Uvarosk continue sa route vers le Nord et, à 08.00 heures du matin, le capitaine Biliouk aperçoit dans ses jumelles une large tache d'un blanc laiteux de 200 mètres de diamètre environ. Il note la position sur sa carte: 46.35N/141.22E, soit à 1 800 mètres à l'Est de la position qu'occupait le Chidori Maru. C'était du kérosène aviation qui remontait à la surface en bouillonnant. Il y avait aussi des milliers de débris flottant à la surface, pour la majeure partie des panneaux d'aluminium nid d'abeille, coupés net comme avec un couteau, ce qui fit penser au capitaine Biliouk qu'un avion avait sans doute été abattu par un missile. Le Uvarosk resta environ deux heures

sur le site, durant lesquelles il recueillit une tonne de débris (point marqué "Crash site #1" sur la carte). Il fut ensuite relevé par le plus gros navire alors présent à Nevelsk, le Zabaikalie, et se rendit à un point situé environ 10 km plus à l'Est, vers l'île de Sakhaline, par 46.35N/121.27E (point marqué "#2" sur la carte), où un autre avion s'était écrasé. Il y rejoignit là trois autres navires qui s'y trouvaient déjà dont un cargo qui, vers 14.30, mit deux baleinières à l'eau pour recueillir des objets lourds et volumineux, pendant que le patrouilleur japonais Rebut observait à quelque distance. Le Uvarosk travailla à ce nouveau point jusqu'à la nuit, puis à la lumière des projecteurs.

LA CARTE DES EVENEMENTS

Nous avons porté tous les témoignages cités sur une carte ci-jointe, laquelle a été, à l'origine, établie par les garde-côtes japonais (JMSA) et nous y avons ajouté nos propres indications.

On peut y voir le point 46.30N/141.30E (point PRJ) d'où "l'avion coréen" aurait disparu des radars de Wakkanai le 9/1 à 03.29, le point (PRS) où Anisimov vit un avion apparaître sur son écran radar et se séparer en 3 parties, la position du Chidori Maru le 9/1 à 03.30 ainsi que la position des navires soviétiques à différentes heures du 1er, 2 et 3 septembre.

Sur la carte, nous avons porté la route suivie par le Uvarosk du capitaine Biliouk et le point où, à 04.30 du matin, il a rencontré le navire de guerre américain qui l'a gêné dans ses manœuvres. Ce point est, ainsi que nous l'avons fait remarquer, très proche de l'endroit où un petit radeau de sauvetage fut découvert quelques heures plus tard. Il est également très proche de l'endroit où sont apparus les navires de guerre américains Badger et Elliott le 5 septembre à 08.00 du matin. La route du Uvarosk passe à l'Ouest de Moneron et aboutit au "Crash site #1", où il découvre une tache de kérosène et des milliers de débris à 08.00 du matin le 1er septembre.

Sur la carte, nous avons également porté les différentes zones où un avion s'est écrasé et où la présence d'une épave a été détectée. La zone #1 est la zone où le capitaine Anisimov a observé la chute d'un avion par 46.35N et 141.21E (PRS-Point Radar Soviétique). Les Japonais n'y ont noté aucun navire soviétique, contrairement aux zones #2 et #3. Nous savons cependant par le témoignage du capitaine Biliouk que lui-même y était à 08.00 avec son navire Uvarosk et qu'à 10.00, le Zabaikalie est venu le relever. Nous pensons que la JMSA n'y a noté aucun navire soviétique d'une part parce que le premier patrouilleur japonais, le Rebut, n'est arrivé sur les lieux qu'à 14.30, et d'autre part aussi, peut-être, parce que les Soviétiques, disposant dans les premières heures de relativement peu de moyens, ont commencé d'abord par ratisser la zone la plus éloignée de leurs eaux territoriales, là où les "étrangers" avaient le plus de chances de venir recueillir des débris. Cela semble clairement illustré par l'ordre dans lequel les zones #1, #2 et #3 ont été explorées: d'abord la zone #1 de 08.00 à 10.00 pour le Uvarosk, puis la zone #2 à partir de 14.30 et enfin la zone #3 à partir de 18.30,

d'après les observations de la JMSA. L'avion qui s'est écrasé là est celui dont l'explosion a été observée par le Chidori Maru et dont la chute a été observée au radar par le capitaine Anisimov. Il s'agit probablement d'un RC-135.

La zone #2 est celle où le capitaine Biliouk est venu rejoindre les trois navires par 46.35N/141.27E et où un cargo mit deux baleinières à la mer pour récupérer des objets lourds et encombrants. On peut voir sur la carte que la zone #2 s'est déplacée vers le Nord entre 14.30 et 16.30, ce qui correspond au sens du courant dominant, qui porte au Nord. Dans le même temps, le nombre de bateaux dans cette zone est passé de 4 à 6.

La zone #3 est celle où le Mikhail Mirchink a repéré visuellement une épave le 13 septembre. On peut voir sur la carte que là aussi, la zone s'est déplacée vers le Sud, contre le courant dominant. Cela confirme l'observation de la zone #2 et montre bien que les débris de l'avion coréen qui ont atterri sur les plages de Hokkaïdo n'ont pas pu dériver vers le Sud, contre le courant dominant. Le nombre de navires dans cette zone était de cinq le 1er septembre. Quelques jours plus tard, le 8 septembre, il était de 80 dont de nombreux chalutiers. L'avion qui s'est écrasé dans cette zone était probablement un EF-111.

Sur la bordure Ouest de la zone #3 se trouve le point radar japonais (PRJ), situé par 46.30N et 141.30E, où la JDA a observé la disparition d'un avion en altitude à 03.29. Cet avion, qui volait à 10 000 mètres selon un cap 240, était peut-être celui que poursuivait Osipovich à bord du chasseur 804 et qu'il a identifié comme un RC-135. Quoi qu'il en soit, les Soviétiques semblent avoir pris ce point de chute très au sérieux car dès 08.00 le 3 septembre, on voit le point PRJ encadré par deux navires sur son arrière et par deux autres dans le prolongement de la route 240 à partir de ce point (voir carte). On remarquera que la pointe du triangle grisé, formé par les quatre navires qui entourent le point PRJ, aboutit à l'intérieur des eaux territoriales de l'île Moneron, précisément là où un plongeur aurait déclaré à Ilish: "l'épave se trouve dans les eaux territoriales, près de la limite des douze milles, à environ onze milles". Les opérations sur cette zone ont duré du 1er septembre au 10 novembre 1983 et ont été effectuées avec des moyens considérables. L'épave de l'avion tombé en cet endroit devait revêtir une grande importance pour les Soviétiques. Nous l'avons appelé point #4. Si l'on prolonge la route 240 à partir du point PRJ, on aboutit, au bout de 70 NM, en plein milieu d'une zone où une flotille de bateaux de pêche coréens est restée en patrouille vigilante du 5 septembre au 10 octobre 1983, soit pendant près de 6 semaines.

Pendant très longtemps, nous avons pensé, avec mon camarade John Keppel, que ces bateaux coréens étaient là probablement pour ratisser au passage les débris de l'avion coréen au fur et à mesure qu'ils remontaient du Sud et ce, afin de camoufler le véritable point de chute du KAL 007. Cette interprétation semble d'ailleurs confirmée par le fait qu'aucun débris de l'avion coréen n'a été trouvé au large, dans la zone de recherches, ni nulle part au Nord de Moneron. Ils ont tous été trouvés sur

les plages du Hokkaïdo ou de Sakhaline. Mais le prolongement de la route 240 nous fait entrevoir une autre possibilité: les pêcheurs coréens y recherchaient aussi (ou surtout) l'épave d'un avion réellement tombé en ce point. Cette explication aurait le mérite d'éclaircir certains faits troublants et, tout d'abord, les deux versions de la disparition de "l'avion coréen" des radars japonais. La première version dit en effet que l'avion aurait disparu des écrans radars à 03.29, à 10 000 mètres d'altitude, après avoir explosé en vol. C'est cette version que le gouvernement japonais a rendue publique le 1er septembre 1983, à 21.10 (heure du Japon) deux heures avant que George Shultz n'annonce au monde que les Soviétiques avaient, de sang froid, abattu un avion civil. Mais selon Shultz, l'avion atteint par deux missiles à 03.26.22 serait descendu à 5 000 mètres à 03.30 et, continuant à descendre, aurait disparu des radars à 03.38.

Sans avoir jamais démenti cette première version, les Américains en sont venus, peu à peu, notamment par des déclarations du Pentagone, à adopter la position japonaise d'une disparition à 03.29. Mais les Japonais eux, de leur côté, après avoir, dès le 10 septembre, révélé quelques détails d'une descente prolongée en vol plané, passaient officiellement à la version de 03.38 lorsque le Premier ministre Nakasone, le 13 juillet 1985, déclarait à la Diète japonaise que l'avion avait effectivement été observé descendant brusquement de 10 000 à 9 600 mètres puis, descendant plus lentement, il aurait disparu des écrans radars militaires japonais à 03.38, à l'altitude de 600 mètres.

Alors, "l'avion" a-t-il disparu des radars à 03.38 comme l'a dit Shultz ou à 03.29 comme l'ont dit les Japonais au début? Ou bien a-t-il disparu à 03.29 comme le disent maintenant les Américains ou à 03.38 comme le disent maintenant les Japonais?

Cette contradiction apparente est instantanément résolue si l'on admet qu'il y avait non pas un, mais deux avions. Et un coup d'oeil à notre carte nous donne une explication plausible des deux versions contradictoires de l'observation radar japonaise. Du point PRJ jusqu'au point #4, il y a moins d'une dizaine de milles et l'on peut admettre facilement qu'un avion explosant en vol à 10 000 mètres au point PRJ vienne s'écraser au point #4. Cette observation explique la version de 03.29.

Du point PRJ jusqu'au point #5, il y a environ 70 NM qui peuvent être parcourus en 9 minutes à la vitesse moyenne de 460 noeuds. On peut là aussi admettre qu'un avion endommagé à 03.29 au point PRJ vienne s'écraser à 03.38 au point #5. Cette observation explique la version de 03.38. Elle est encore renforcée par un fait peu connu: des plongeurs de la Marine coréenne ont été vus avec leurs équipements de plongée embarquant, dans le port de Wakkanai, à bord d'un navire de pêche coréen. Les fonds où opérait la flotille de pêche coréenne ne sont que d'environ 80 mètres, c'est-à-dire très accessibles à des plongeurs autonomes. Cela renforce la suspicion que la flotille coréenne travaillait sur l'épave d'un avion tombé à cet endroit, et cela explique la version de 03.38 de Shultz et de Nakasone.

Michel BRUN

EPILOGUE SUR LE DRAME DE L'AVION KAL 007

C'est bien une confusion avec un appareil d'écoute américain qui conduit les Russes à abattre l'avion Coréen.

Air & Cosmos a publié dans son numéro n° 1430 du 14 au 20 juin 1993 les principales conclusions du rapport de l'OACI sur l'avion sud coréen (vol 007) abattu dans la nuit du 1^{er} septembre 1983, au-dessus de Sakhaline. Les Izvestia du 23 juin 1993 consacrent un grand article à ce sujet, signé d'André Illech et Alexandre Chalnev. L'enquête remarquable, en une cinquantaine d'articles, faite par ces deux journalistes, qui avait été publiée par leur journal en 1992, a joué un rôle fondamental dans l'élucidation de la vérité et la décision de la Russie de livrer enfin les boîtes noires et d'autres documents à l'OACI. Aujourd'hui, l'article des deux journalistes constitue un coup de projecteur étonnant sur l'atmosphère, la "pagaille et même parfois la panique" qui ont régné, par moments, chez les militaires soviétiques responsables à l'époque de la défense aérienne de la région de l'extrême-orient soviétique. Il apporte aussi des précisions fort intéressantes sur la tragédie elle-même.

L'OACI "efface officiellement" les accusations portées contre l'URSS selon lesquelles, c'est en toute connaissance de cause, qu'elle aurait abattu l'avion sud coréen. "Il est indiscutable, aujourd'hui, que les militaires soviétiques étaient persuadés qu'il s'agissait d'un avion espion américain RC-135, car en effet, de l'aveu même des Américains, un tel avion se trouvait bien cette nuit-là dans le ciel de la Kamtchatka. Et les deux avions se sont trouvés à un moment donné "à peine à 75 milles l'un de l'autre" et "les chances de les confondre étaient grandes", soulignent les deux journalistes.

Illech et Chalnev reconnaissent toutefois que les dirigeants soviétiques d'alors, en cachant et travestissant les faits dont ils pouvaient avoir connaissance, ont "particulièrement compliqué l'enquête" sur ce drame, ce qui fait que même aujourd'hui, il n'est pas possible de "mettre tous les points sur les 'i'".

Par exemple : une minute après l'attaque, envoi de deux missiles par le pilote du Su-15, Ossipovitch, le Boeing 747 prend de l'altitude et continue à envoyer des signaux radio via l'antenne située à l'extrémité de l'aile gauche de l'avion, alors qu'il avait été dit que cette dernière avait été touchée. D'autre part, contrairement à ce qui avait été affirmé "aucun des

quatre moteurs de l'appareil n'aurait été touché". A deux reprises, l'ingénieur de bord - c'est sur la bande magnétique - déclare que "les moteurs fonctionnent normalement". Mieux encore, aussitôt après l'attaque, l'avion n'a pas commencé à "tomber", comme l'ont affirmé certains spécialistes, mais au contraire, "en 40 secondes, il s'est cabré et est monté de plus de 1 000 mètres, passant de 35 000 pieds (10 500 mètres) à 38 250 pieds (11 475 mètres). Et seulement après, il a commencé à descendre, mais pas en chute libre. En fait il s'est mis à planer, il est vrai, à vitesse accélérée et en spirale. La dernière fois que l'avion a été vu sur les radars, il se trouvait à 5 000 mètres d'altitude et à partir de ce moment, on ne trouve plus rien sur les enregistrements des boîtes noires"...

UNE EPOUVANTABLE MEPRISE

Les bandes et transcriptions des communications radio militaires soviétiques fournies par la Fédération de Russie à l'OACI permettent de faire la lumière sur la méprise qui a conduit les Russes à abattre un avion civil Boeing 747 coréen qu'ils ont confondu avec un avion d'écoute électronique américain RC 135 (construit à partir d'une cellule de Boeing 707) qui était dans les parages (les Américains l'ont confirmé) et dont la trajectoire croisait celle du 747 de la Korean Airlines.

Les deux avions sont tous deux des quadrimoteurs mais leur silhouette est différente.

Chargé d'identifier sa "cible", le pilote du Su-15, lancé à la poursuite de l'avion intrus qui a pénétré l'espace aérien soviétique, reçoit d'abord pour consigne de vérifier qu'il y a bien 4 traînées de condensation derrière l'avion, ce qui prouverait, selon l'officier au sol, "que c'est bien un RC-135". Le pilote confirme la vision des quatre traînées. Chargé ensuite d'identifier l'appareil avec exactitude, il avoue au contrôle que c'est impossible à cause de l'obscurité. Le pilote du Su-15 confirme alors que les feux de position de la "cible" sont allumés. Le pilote reçoit alors l'ordre de se rapprocher et de tenter de forcer l'avion intrus à se poser (sur la base toute proche de Sokol), par allumage des feux, battement des ailes et finalement par des tirs de semonce au canon. En vain. Les conversations enregistrées à bord du cockpit du 747 montrent que l'équipage coréen n'a rien vu des manœuvres du Sukhoi.

Après toutes ces tentatives, le pilote du Sukhoi reçoit l'ordre de faire feu. Il tire deux missiles, l'un à guidage infrarouge, l'autre à guidage radar et constate que l'avion est touché, avant de rentrer à la base. Sa mission est terminée. Le drame du KA 007 commence. ■ PP

Mais le "plus grand des mystères" subsiste toujours : que sont devenus les cadavres des 269 passagers et membres d'équipage qui se trouvaient à bord de l'appareil", se demandent les deux journalistes ? Qu'un mois après que nos scaphandriers soient parvenus sur les fonds où gisaient les débris, ils n'aient rien trouvé, on peut les croire. Mais comment se fait-il que les navires de recherche qui sont arrivés très vite sur les lieux de la chute de l'avion n'en aient trouvé aucun, c'est là le plus grand mystère de cette tragédie", affirment Illech et Chalnev.

La description de l'ambiance qui a régné aux différents échelons du commandement de

la défense aérienne soviétique, faite par les deux journalistes des Izvestia se basant sur les documents de l'OACI, est édifiante. "Tout était bouché", selon l'un des militaires, sur le plan des communications en cette nuit tragique où "une dizaine d'avions se sont trouvés dans le ciel de Sakhaline". "Les dialogues sont pleins d'injures et de menaces, trahissant l'extrême confusion et même la panique régnant parmi les responsables. "Tout le monde s'engage, des généraux les plus haut placés jusqu'aux petits officiers de service".

"Je vais te mettre au trou si tu ne prends pas immédiatement la communication", vocifère un général qui n'entend pas son interlocuteur à l'autre bout de la ligne, alors que ce dernier implore la téléphoniste de lui établir d'urgence la communication. "C'est de

la plus haute importance, tu comprends ?" "Bon je te rappelle dans dix minutes !" "A pied, à cheval ou autrement, arrive immédiatement ici", intime le général.

Au même moment, la voix d'un autre général se fait entendre : "Mais qu'est-ce que c'est que cette pagaille ? Qu'est-ce que c'est que ce travail ? Je répète l'ordre donné : mettre en action les missiles. Détruire la cible 60-65 !"

On entend encore un général s'étonner que "la cible vole toujours", alors que le tir de missile a été exécuté. "L'ordre du général Tretiak doit être exécuté coûte que coûte. Malheur si Ossipovitch a échoué. L'achever, l'achever (la cible)..."

A deux reprises, seulement quelques doutes sur l'identité de la cible sont émis. Le général Kamensky, commandant la défense anti-aérienne de la région militaire de

l'extrême-orient. "Il faut voir. Il s'agit peut-être d'un avion civil, ou que diable sais-je encore, s'exclame-t-il ?" En réponse, on entend un autre général lui répondre : "Quel avion civil ? Il a traversé toute la Kamtchatka, à partir de la mer, sans jamais s'identifier. Il a violé la frontière de notre Etat. Je donne l'ordre de le détruire".

Un dernier point que relèvent Illech et Chalnev concerne "la fatigue accumulée par l'équipage du Boeing sud-coréen qui, pendant plusieurs semaines a été soumis à un travail intensif, franchissant de nombreuses fois les fuseaux horaires sur une grande étendue.

■ SERGE BERG