

# Le SR-71 Blackbird

Brian Shul<sup>1</sup>,

traduction de Michel Pochoy (57 – Ducray)

Beau témoignage du pilote d'un avion extraordinaire.

**E**n avril 1986, à la suite de l'attentat perpétré contre des militaires américains dans une discothèque de Berlin, le président Reagan avait ordonné le bombardement des camps de terroristes de Moammar El Kadhafi en Libye. Ma mission consistait à survoler la Libye et à y photographier les dégâts causés par nos F-111.

Kadhafi avait institué une "ligne de la mort", un tracé territorial à travers le golfe de Syrte, jurant d'abattre tout intrus qui franchirait cette limite. Le matin du 15 avril, je franchissais la ligne en trombe, à 2 125 mph. Je pilotais l'avion espion SR-71, le jet le plus rapide du monde, en compagnie d'un commandant des Marines (Walt), l'officier système de reconnaissance (RSO) de l'avion. Nous avons pénétré en Libye et approchions de notre virage de sortie au-dessus du morne paysage désertique quand Walt m'informa qu'il recevait des signaux de départ de missile. J'accélérai rapidement, calculant combien de temps il faudrait aux missiles, probablement des missiles sol-air SA-2 et SA-4 capables de faire Mach 5, pour atteindre notre altitude. J'estimai que nous pourrions atteindre le point de virage avant les missiles à moteur fusée et je maintins le cap, jouant nos vies sur les performances de l'avion.

Après plusieurs secondes longues et angoissantes, nous effectuâmes le virage et fonçâmes vers la Méditerranée. "Tu as peut-être envie de ralentir" suggéra Walt. C'est alors que je réalisai que les manettes des gaz étaient toujours en butée avant. L'avion parcourait un mile toutes les 1,6 secondes, bien au-delà de notre vitesse limite de Mach 3,2. Ce fut le vol le plus rapide de notre vie. Je ramenai les manettes sur ralenti, juste au sud de la Sicile, mais malgré cela, nous dépassâmes le ravitailleur en vol qui nous attendait au-dessus de Gibraltar...

Au cours des 100 années qui ont suivi l'exploit des frères Wright que nous fêtons en décembre, des dizaines d'avions remarquables ont été fabriqués. Des avions tels que le *Boeing 707*, le *F-86 Sabre Jet* et le *P-51 Mustang*, comptent parmi les "machines volantes" les plus importantes qui aient sillonné notre ciel. Mais le SR-71, aussi appelé *Blackbird*, se distingue de tous les autres en raison de sa contribution à notre victoire dans la Guerre Froide et parce qu'il est l'avion le plus rapide de tous les

temps, et seuls 93 pilotes de l'Air Force ont piloté le "sled" (le traîneau), comme nous l'appelions. Le SR-71 a été inventé par Kelly Johnson, le célèbre concepteur de chez Lockheed, qui a aussi créé le *P-38*, le *F-104 Starfighter* et le *U-2*.

Après que les Soviétiques eurent descendu le *U-2* de Gary Powers en 1960, Johnson commença à développer un avion qui volerait trois miles plus haut et cinq fois plus vite que l'avion espion, tout en demeurant capable de photographier votre plaque d'immatriculation. Toutefois, voler à 2000 mph allait provoquer une intense chaleur sur le revêtement de l'avion. Les ingénieurs de Lockheed utilisèrent un alliage de titane pour construire plus de 90% du SR-71, créant des outils et des procédés de fabrication spéciaux pour construire chacun des 40 avions à la main. Il fallut aussi mettre au point un carburant, des huiles et du liquide hydraulique spéciaux qui résisteraient à la chaleur et fonctionneraient à 85000 pieds et plus.

En 1962, le premier *Blackbird* effectua ses premiers vols avec succès et en 1966, l'année où je quittai le lycée, l'Air Force commença à effectuer des missions SR-71 opérationnelles. Je rejoignis le programme en 1983 avec des références en or et une recommandation de mon chef, terminant une semaine d'interviews et rencontrant Walt, qui allait être mon équipier pendant les quatre années qui suivirent. Il allait voler à quatre pieds derrière moi, faisant fonctionner toutes les caméras, les radios et les équipements de brouillage électronique. Je lui dis en plaisantant que si nous étions faits prisonniers, l'espion, c'était lui, moi je n'étais que le chauffeur... Il me répondit de maintenir le bout pointu vers l'avant.

Nous nous entraînaâmes pendant un an, à partir des bases de Beale en Californie, Kadena à Okinawa, et RAF Mildenhall en Angleterre. Lors d'une mission d'entraînement type, nous décollions près de Sacramento, ravitaillions au-dessus du Nevada, accélérions au-dessus du Montana, atteignons un Mach élevé au-dessus du Colorado, virions par la droite au-dessus du Nouveau Mexique, traversions plein pot le bassin de Los Angeles, remontions la Côte Ouest, virions par la droite à Seattle, puis rentrions à Beale. Temps de vol : deux heures quarante.

Un jour, très haut au-dessus de l'Arizona, nous écoutions le trafic





Lockheed SR 71 "Blackbird".

US Air Force

radio de tous les avions "mortels" au-dessous de nous. D'abord, un pilote de *Cessna* demanda aux contrôleurs de circulation aérienne de vérifier sa vitesse sol. "Quatre-vingt dix nœuds" répondit le contrôle. Bientôt, un *Bonanza* demanda la même chose. "Cent vingt au sol" fut la réponse. À notre surprise, un *F-18* de la Navy intervint à son tour sur la fréquence, demandant une vérification de sa vitesse sol. Je savais exactement ce qu'il avait en tête. Bien entendu, il avait déjà un indicateur de vitesse sol dans son cockpit, mais il voulait faire savoir à tous ces ridicules petits avions rampant dans la vallée ce que c'était qu'une vraie vitesse sol: "Dusty, nous vous lisons à 620 au sol" répondit le contrôle. L'occasion était trop belle. J'entendis le click du bouton émission de Walt en place arrière. De sa voix la plus innocente, Walt fit sursauter le contrôleur en lui demandant une vérification de vitesse sol depuis 81 000 pieds, nettement au-dessus de l'espace aérien contrôlé. D'une voix posée et professionnelle, le contrôleur répondit: "Aspen 20, je vous lis à 1982 nœuds au sol." Jusqu'à notre arrivée à la côte, ce fut le silence total sur la fréquence.

Le *Blackbird* avait toujours quelque chose de nouveau à nous montrer, car chaque appareil avait sa propre personnalité. Au fil du temps, nous nous rendîmes compte que nous pilotions un trésor national. Quand nous sortions de notre alvéole pour aller décoller, les gens nous apercevaient. La circulation routière se mettait à bouchonner le long des grilles de la base car tout le monde voulait voir et entendre le puissant *SR-71*. On ne pouvait pas travailler dans ce programme et ne pas tomber amoureux de cet avion. Petit à petit, il nous révélait ses secrets, à mesure que nous gagnions sa confiance.

Par une nuit sans lune, au cours d'une mission d'entraînement de routine au-dessus du Pacifique, je me demandais de quoi aurait l'air le ciel à 84 000 pieds si j'éteignais l'éclairage cockpit. Stable au cap retour, j'éteignis progressivement tout l'éclairage, réduisant les reflets et révélant le

ciel nocturne. Au bout de quelques secondes, je rallumais, craignant que l'avion ne s'en aperçoive, et me punisse d'une manière ou d'une autre. Mais mon désir de voir le ciel l'emporta sur ma prudence, et je réduisis à nouveau l'éclairage. À ma stupéfaction, je vis une lumière vive au dehors. Une fois ma vue accommodée, je réalisais que cet éclat venait de la vaste étendue de la Voie Lactée, à présent une bande brillante en travers du ciel. Là où d'habitude on ne voit que des espaces obscurs dans le ciel, je voyais à présent des denses amas d'étoiles étincelantes. Des étoiles filantes traversaient cette toile de fond toutes les quelques secondes. C'était comme un feu d'artifice silencieux. Je savais qu'il me fallait retourner à mes instruments de vol et, à contrecœur, je regardais à l'intérieur. À ma surprise, avec l'éclairage du cockpit toujours coupé, je pouvais lire tous les indicateurs, éclairés qu'ils étaient par la lumière des étoiles. Dans les rétroviseurs de l'avion, je pouvais voir l'éclat inquiétant de ma combinaison spatiale dorée, comme incandescente, brillant d'une lueur céleste. Je jetais un dernier coup d'oeil à l'exté-

rieur. Malgré notre vitesse, nous paraissions immobiles devant les cieux, rendus humbles par le rayonnement d'une bien plus grande puissance.

Pendant ces quelques instants, j'eus conscience de faire partie de quelque chose de bien plus important que tout ce que nous pouvions faire dans l'avion. Le son brutal de la voix de Walt à la radio me ramena à mes tâches du moment, et je me préparai à commencer notre descente.

## Le *Blackbird* a distancé 4 000 missiles, n'essuyant aucune égratignure...

Le *SR-71* était un avion d'emploi coûteux. Son principal coût résidait dans son soutien ravitaillement en vol et, en 1990, face à des réductions budgétaires, l'Air Force le retira du service. Le *SR-71* a volé sous six présidents, protégeant l'Amérique

durant un quart de siècle. Sans que la majorité du pays en soit informée, l'avion a survolé le Nord-Vietnam, la Chine communiste, la Corée du Nord, le Moyen Orient, l'Afrique du Sud, Cuba, le Nicaragua, l'Iran, la Libye, et les îles Malouines. Chaque semaine, le *SR-71* surveillait chaque sous-marin nucléaire et chaque site mobile de missiles soviétiques, ainsi que tous leurs mouvements de troupes. Il constitua un facteur clé de notre victoire dans la Guerre Froide. Je suis fier de le dire, j'ai volé environ 500 heures sur cet avion. Je le connaissais bien. Aucun autre avion ne pouvait le perturber alors qu'il traînait fièrement son bang sonique à travers les arrière-cours ennemies, en toute impunité. Il battait tous les missiles, distançait tous les *MiG*, et nous ramenait toujours à la maison. Aucun avion n'a été plus remarquable, durant les 100 premières années de l'aviation. Le *Blackbird* a distancé presque 4000 missiles, n'essuyant aucune égratignure due au feu ennemi. Pour son dernier vol, un *Blackbird* destiné au Smithsonian National Air and Space Museum a filé de Los Angeles à Washington en 64 minutes, à une vitesse moyenne de 2 145 mph, établissant quatre records de vitesse. ■

1- Major de l'US Air Force, auteur d'un livre sur le *SR-71*, *Sled Driver*, voir [www.sleddriver.com](http://www.sleddriver.com)