

# TITANE : Le logiciel qui révolutionna l'Aéronautique Navale.



Le moteur Rolls-Royce Dart 21 se calme, il a donné toute sa puissance pour nous emmener à notre altitude de travail. Nous allumons notre radar et allons effectuer la partie la plus dangereuse de notre mission SURPRO le plus rapidement et le plus efficacement possible. Là-haut, nous voyons loin, et nous pouvons détecter des gros bâtiments de surface facilement jusqu'à plus de 100 nautiques. Mais eux aussi nous voient de loin; nous sommes une cible lente et facile.

Cela fait une vingtaine de minutes que nous avons réalisé notre précédent relevé. Nous avons 11 échos, tous numérotés au crayon gras sur l'écran radar. Nous avons repéré deux tankers qui filent à vitesse constante en ligne droite, ils seront notre référentiel.

Radariste, je me sers du mini joystick pour positionner le curseur sur l'écho N°1, et annonce via le téléphone de bord :

- Navigateur de radariste : prêt pour la situation de surface?
- De navigateur à radariste, prêt.
- Echo numéro 1, Azimut 150, distance 80 nautiques,
- Noté !

Je déplace le curseur sur l'écho numéro deux.

- Echo numéro 2, Azimut 120,85 nautiques,



- Noté

Et ainsi de suite jusqu'au onzième et dernier. Puis j'annonce : Émission radar coupée.

Le pilote fait descendre immédiatement l'avion pour regagner une altitude plus basse, là où la rotondité de la terre nous protège et nous éloigne des menaces surface-air les plus certaines.

Le navigateur procède ensuite à l'établissement de la situation surface. Il calcule le cap et la vitesse de chaque écho, puis ouvre un canal radio vers le porte avions :

Fago alpha à Québec Bravo, prêts pour prendre la situation de surface ?

Puis il transmet en phonie les échos et leur situation, un par un. Sur le porte-avions, l'opérateur les saisit à son tour dans le SENIT (Système d'Exploitation Navale des Informations Tactiques), et le calculateur, en se basant sur la position de notre Alizé grâce à son radar, fusionne les données avec les pistes qu'il connaît déjà ou non, via d'autres vecteurs, et renvoie alors le numéro d'identification de chaque piste. L'écho N°1 de l'Alizé se transforme par exemple en piste n°4532.