

# Mission d'un pilote de chasse

Autor(en): **Greub, Marie-Madeleine**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **141 (1996)**

Heft 9

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-345684>

## **Nutzungsbedingungen**

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

## **Haftungsausschluss**

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

## Mission d'un pilote de chasse

Après avoir échangé quelques brefs propos, le pilote rabat son cockpit et, quelques secondes plus tard, l'appareil a quitté le champ de vision de l'observateur resté au sol. Invisible désormais, il est pris en charge par les opérateurs radaristes tout au long de sa mission. Dorénavant s'établit entre ciel et terre un dialogue ininterrompu, étrange et hermétique pour le profane, s'inscrivant en rafales de chiffres et de codes mystérieux.

Cette forme de communication constitue un véritable cordon ombilical qui relie, malgré l'éloignement, l'avion au sol, ainsi que les avions entre eux. Grâce au langage codé, tous les messages passent : position, proximité d'un ennemi, ordres de mission, change-

ments de mission, résultats des tirs etc.

### Le « Grand cirque », une époque révolue

L'époque des duels individuels épiques (*Le Grand cirque*, *les Têtes brûlées*) est révolue. Dans les missions de dissuasion ou d'interception à haute altitude, le pilote doit être capable de repousser ou de neutraliser l'intrus en tirant parti des moyens appropriés à la mission : systèmes de missiles autoguidés à infrarouge, ce qui implique un système de guidage optique, un détecteur de rayonnement IR et des circuits électroniques de traitement et d'exploitation. Bref, des techniques de pointe ! Dans le combat aérien moderne, le missile

autoguidé prolonge l'action de l'intercepteur. Sa mission accomplie, il peut s'agir pour le pilote de poursuivre le combat au-dessus du territoire national en utilisant d'autres armes.

Toutes les compétences nécessaires à de telles missions sont le fruit d'une sérieuse formation du pilote de chasse. Ce dernier doit disposer d'un savoir passé au crible de l'expérience, d'un courage calculé, d'une volonté sans violence, d'une maîtrise absolue de ses réflexes. Finalement, il doit oublier sa propre personne. Être pilote de chasse, ce n'est pas exercer un métier, mais remplir une mission précise dans une ambiance de camaraderie et de confiance mutuelle, sans concession sur la discipline. L'attitude d'un pilote de chasse devrait être exempte de toute trace de vanité, ce qui se traduit par la franchise des attitudes jusqu'à la fermeté de la poignée de main.

### Mission de l'aviation de chasse

Le rôle principal de l'aviation de chasse est la maîtrise du ciel, condition indispensable pour que puissent intervenir les autres armes aériennes et que la sécurité des mouvements au sol soit assuré. La défense aérienne dispose d'un laps de temps très court pour réagir, ce qui sous-entend une infra-



Pilote de chasse à l'Escadre de surveillance et moniteur de vol, le capitaine Ian Logan s'apprête à décoller avec son Mirage (Photo : M.-M. G.)

structure qui lui permette d'augmenter la rapidité d'intervention de ses moyens d'interception. Elle atteint aussi ses objectifs grâce à un matériel évolué, c'est-à-dire des armes multibibles, capables d'engager jusqu'à huit objectifs simultanément.

L'avenir étant aux missiles guidés embarqués à longue portée, il devient de plus en plus inadéquat de parler de « combat aérien », le combat rapproché ne constituant qu'un cas de figure terminal d'une rencontre. Dans de telles conditions, la capacité de décider vite est essentielle. Seul un pilote chevronné est capable de deviner, voire d'anticiper la manœuvre de son adversaire. C'est pourquoi son rôle est toujours décisif. Un pilote de *F/A-18* suivra les indications de son calculateur de bord pour se placer dans le cône de vulnérabilité de son adversaire, mais il prendra la décision de se dégager lui-même de ce cône pour entamer un break (virage serré du côté de l'attaque en vue de se laisser devancer par l'adversaire pris par son élan) ou une succession de tonneaux et de renversements.

## Les professionnels de l'escadre de surveillance

Les candidats intéressés à entrer dans l'Escadre suisse de surveillance sont recrutés parmi les jeunes gens ayant déjà obtenu leur brevet de pilote militaire. Le stage d'instruction dure cinq semestres.

Outre le perfectionnement aéronautique, ces jeunes pilotes reçoivent une formation générale théorique touchant de nombreuses disciplines et ils effectuent un stage à l'Ecole suisse d'aviation de transport. Une école interne de moniteur de vol complète cette for-

mation, la fin du stage étant couronnée par la remise d'un diplôme de pilote militaire professionnel. Dans les années qui suivent, les pilotes effectuent, tour à tour, des périodes de service en qualité de moniteurs de vol, ainsi que des périodes d'entraînement et de perfectionnement sur leur avion de combat.

Le rêve de beaucoup d'entre eux est, bien entendu, de faire partie de la célèbre Patrouille suisse, symbole depuis 1964, chez nous et à l'étranger, de notre aviation militaire.

**Marie-Madeleine Greub**



*Pas de pilotes performants sans simulateur ! (Photo : M.-M. G.)*