

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 141 (1996)
Heft: 9

Artikel: Mission d'un pilote de chasse
Autor: Greub, Marie-Madeleine
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-345684>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 11.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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 autodirecteurs 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 assurée. 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.)