

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 111 (1966)
Heft: 7

Rubrik: Chronique suisse

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: 17.03.2025

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

En Mirage à travers le mur du son

Odyssée d'un journaliste dans le cockpit d'un avion supersonique

Presque deux ans se sont écoulés depuis que le premier Mirage est arrivé à Emmen; et durant ces deux ans, cette nouvelle arme si coûteuse a fait couler beaucoup d'encre. De nombreuses qualités par lesquelles cet appareil se distingue ont été contestées tandis que d'autres — effrontément inventées — étaient attribuées à l'avion delta ultrarapide. C'est en grande partie dans l'intention de mettre fin à ces éternelles controverses que le Département militaire fédéral a invité quatre journalistes triés sur le volet à effectuer un vol d'essai avec l'appareil supersonique.

La grande aventure commença de manière fort prosaïque à l'Institut médical de l'aviation à Dübendorf, où nous fûmes examinés pendant des heures sous toutes les coutures: analyses du sang et de l'urine, radiographies, électrocardiogrammes divers, examen extrêmement minutieux des réflexes et de l'ouïe, « vol » dans la chambre de compression, examen des sinus frontaux et maxillaires. Après ce séjour d'un après-midi à l'IMA, nous étions certains de pouvoir supporter le vol sans que notre santé et notre constitution en souffrent, mais nous n'avions pas encore franchi tous les obstacles. Tout d'abord, nous avons dû nous familiariser, sous la conduite experte d'un instructeur, avec les innombrables cadrans, leviers et boutons disposés dans le cockpit de l'oiseau-miracle franco-suisse. « Vous savez », nous dit le colonel Arthur Moll, officier d'introduction au Mirage, « il peut arriver que les lampes avertisseuses de panne s'allument de temps à autre, mais cela ne doit pas vous inquiéter ». Et d'ajouter avec un sourire: « Et surtout, il ne faut sauter que sur ordre exprès du pilote! » Il n'empêche que nous dûmes nous exercer près d'une heure au modèle de manipulation d'un siège éjectable, en vue de cette éventualité, improbable d'ailleurs.

Comme dans un ascenseur

Par un beau jour ensoleillé, ce fut enfin notre tour. Frémissant, le Mirage III BS (BS = Biplace Suisse) se tient, tous freins serrés, à l'extrémité sud de la piste d'Emmen, cependant que les réacteurs sont portés à leur puissance maximum. A ce moment la tension, l'appréhension et — soyons franc — un sentiment de peur s'emparent de nous. Le plus grand problème: que faire de nos mains? Il manque le levier de manipulation pour passagers nerveux.

Un court dialogue par radio et le pilote, le capitaine Hans Rudolf Stadler, lâche les freins. Le triangle argenté s'élance sur la piste.

L'accélération est énorme. A 230 km/h, la roue avant quitte le sol. A 300 km/h, la machine se libère de la large piste bétonnée. Pour quelques instants encore, le Mirage prend de la vitesse en vol horizontal, avant que le pilote ne l'enlève soudainement dans un virage à gauche ascendant pour mettre le cap sur le Haut-Valais. A 2000 mètres, une légère secousse parcourt le chasseur supersonique: la post-combustion a augmenté la poussée de 1750 kg, pour la porter à 6000 kg. Avec un angle d'environ 30 degrés, on monte comme dans un ascenseur. Mon estomac a envie de passer à travers le siège. « Dübendorf Radar » nous prend sous sa conduite.

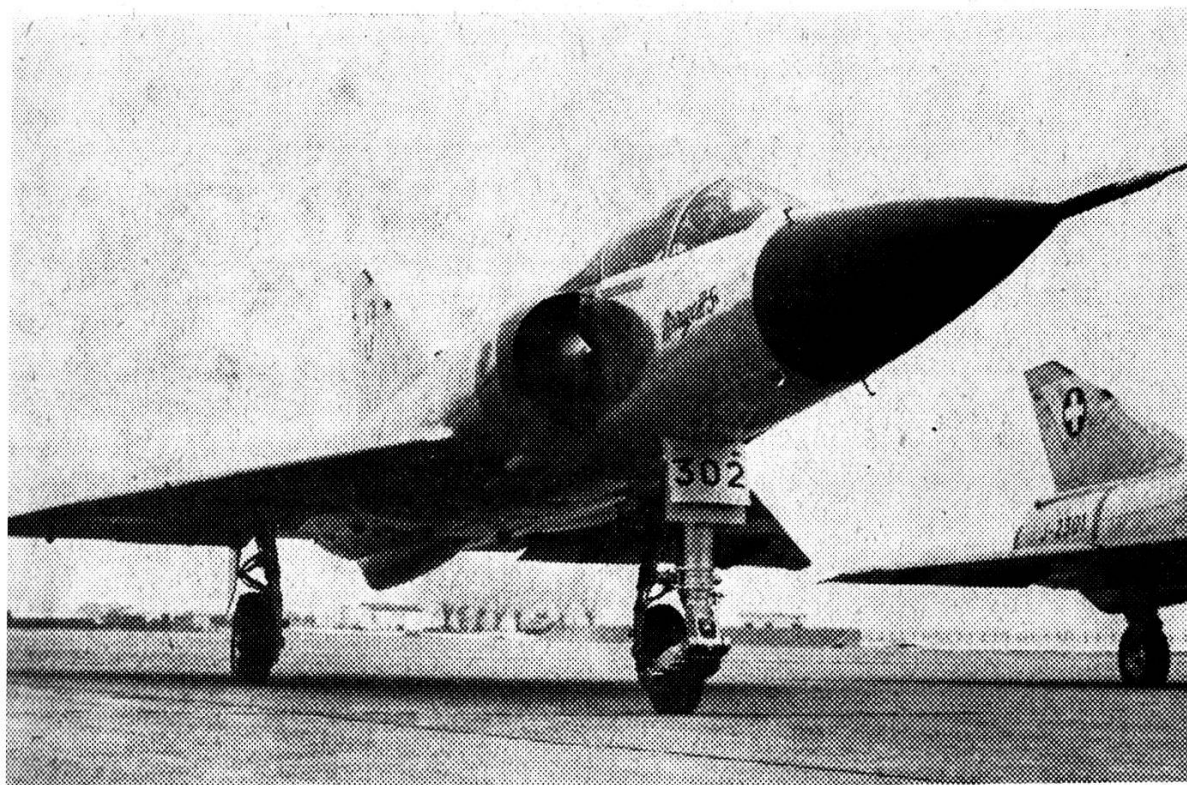
A 11 000 mètres, la post-combustion est arrêtée; à Mach 0,9, nous volons en vitesse de croisière vers le lac Léman. Du cockpit, une vue merveilleuse s'offre à notre regard: à gauche en bas, les Alpes toutes blanches dont les détails se dessinent nettement par le temps de fœhn qui règne: à droite, le Plateau et à l'horizon, le Jura. Mais nous n'avons guère le temps de nous abandonner à notre émerveillement. Le pilote me laisse seul aux commandes pour quelques secondes: le Mirage réagit comme un cheval de course nerveux à la moindre sollicitation du manche.

A travers le mur du son

A la hauteur de Gstaad, nous engageons le grand virage de retour, pour atteindre le couloir de vol supersonique qui traverse les Alpes. De nouveau, la secousse de la post-combustion parcourt la machine, le levier de puissance s'avance jusqu'à la butée. Le machmètre commence à grimper: 0,95 - 0,98 - 1 - 1,1... Le mur du son est franchi! Pas une détonation, pas une secousse, même pas un tressaillement; ce n'est qu'aux cadrans que l'on remarque que l'on a franchi le fameux mur. Dans les écouteurs du casque, on continue à entendre les crépitements sourds de la radio, cependant qu'au sol le double bang accompagne notre vol.

Nous approchons sensiblement de la vitesse d'un projectile (à Mach 2, le Mirage vole à peu près aussi vite qu'une balle de mousqueton). A Mach 1,5 — ce qui correspond à une vitesse effective de 1620 km/h —, les instruments se figent. Le capitaine Stalder arrête la post-combustion et fait grimper la machine. Nous montons — les dernières centaines de mètres sur le dos — jusqu'à 13 500 mètres. Ce « zoom » diminue un peu la vitesse. Mais le machmètre indique toujours 1,4 lorsque nous accomplissons quelques tonneaux, en nous succédant aux commandes. La terre mène une sarabande effrénée; est-ce nous qui virevoltons ou les Alpes?

C'est une chance que le pilote ne perde pas le sens de l'orientation, comme c'est en ce moment le cas de son passager. Au-dessus du Finsteraarhorn, il exécute un virage serré, afin de diminuer la vitesse jusqu'à une valeur infrasonique. En descente économique, c'est-à-dire en utilisant le moins possible de carburant, nous descendons jusqu'à



Le Mirage III

8000 mètres en direction de Thoune. Puis, comme si des chasseurs ennemis nous menaçaient, nous descendons les 4000 mètres suivants en vol opérationnel. La pression dans les oreilles devient intolérable; j'essaie de rétablir l'équilibre de la pression en soufflant vigoureusement dans mon nez bouché.

Sur le dos par la Kleinhornlücke

Nous virons une nouvelle fois et nous nous annonçons à « Claudia », le poste de commandement de la place de tir d'aviation d'Ebenfluh (Axalp), au-dessus de Meiringen. L'Ebenfluh est considérée, tant du point de vue technique de tir que technique de vol, comme la haute école d'engagement des armes de nos pilotes. « Claudia de Emir 6 (c'est nous), demande Ziele libero? » Les buts (Ziele) ne sont pas libres: une double patrouille de Venom les attaque à l'instant. Nous nous plaçons sur un circuit d'attente à 5000 mètres et nous suivons les tirs au sol.

« Ziele libero! » Cette fois, c'est à nous. Au-dessus du Tannhorn, le Mirage bascule et pique droit vers le sol. Les parois de rochers se rapprochent à une vitesse horripilante, comme si la terre était catapultée à notre rencontre. Le poste de commandement s'efface

à notre gauche. A cinquante mètres au-dessus des butts, nous filons comme en obus et dégageons en direction d'Innertkirchen. Le pilote arrache sa machine à la verticale. Les bras deviennent lourds comme du plomb. Le survêtement anti-g se gonfle et comprime le bas-ventre et les jambes. Le vol a perdu beaucoup de son enchantement. Sérieusement secoué et avec une drôle de sensation au creux de l'estomac, je pends dans mes sangles. Nous attaquons de nouveau, cette fois de l'Est, par le Rothorn de Brienz. Les parois de rochers ne sont qu'à quelques mètres de nos ailes. Le terrain devient confus. Nous disparaissions par la Kleinhornlücke, sur le dos, à 20 mètres du sol...

Après ce manège diabolique, l'étape suivante paraît un jeu d'enfants. A 900 mètres du sol, nous exécutons une volte de 360 degrés dans la vallée de Meiringen. Trois lampes vertes s'allument: le train d'atterrissage est sorti et assuré. A 280 km/h, nous touchons la piste. Une légère secousse: le pilote remet immédiatement les gaz. La machine obéit; la roue avant n'a même pas touché le sol. Un kilomètre plus loin, nous sommes de nouveau en l'air et nous volons vers le Titlis en prenant rapidement de l'altitude.

Un virage à gauche, et l'appareil amorce sa descente. A la verticale du Pilate « Emir » remercie Dübendorf pour la conduite radar. Lucerne disparaît déjà sous nos ailes. Après une dernière volte, nous nous posons. La machine est violemment secouée, comme si elle avait reçu un énorme coup de poing: le parachute de freinage s'est ouvert. La vitesse diminue rapidement. Nous roulons encore 800 mètres avant de nous diriger vers les hangars.

Trempé de sueur et les genoux en caoutchouc, je m'extrahis du cockpit. L'aventure n'a duré que 32 minutes. Mais il faut des jours pour prendre conscience de cet exploit unique et enivrant, et les films policiers de toute une semaine ne suffiraient pas pour provoquer une pareille sensation.

Plt. Marcel H. KEISER

Chronique du tir

Les armes à feu modernes sont-elles moins meurtrières que leurs devancières?

Combien de fois déjà cette question a-t-elle été posée? Nous ne saurions y répondre. Nous nous bornerons à constater que chaque guerre est prétexte à reconsidérer ce problème.

Balisticiens, médecins militaires et statisticiens s'affrontent sans emporter l'adhésion unanime, cela d'autant plus que chaque spécia-