

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2018)
Heft: [1]: Numéro Thematique Aviation

Artikel: Module d'instruction au vol de nuit en Ecosse
Autor: Grand, Julien
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-823437>

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: 29.03.2025

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



Ci-contre et ci-dessous : Ravitaillement en vol de F/A-18 suisses par un KC-135, un ravitailleur conçu à partir du Boeing 707. Toutes les photos © Forces aériennes.

Forces aériennes

Module d'instruction au vol de nuit en Ecosse

Maj EMG Julien Grand

Rédacteur adjoint RMS+

Du 13 novembre au 8 décembre 2017, les Forces aériennes suisses ont mené un module d'instruction au vol de nuit depuis la base de la Royal Air Force de Lossiemouth. La base écossaise, située à 4 heures de route de Glasgow, au nord de l'Ecosse, a accueilli une dizaine de F/A-18 en remplacement de la base norvégienne d'Ørland où se tenait, maintenant depuis plusieurs années, la campagne annuelle « NIGHTWAY » des forces aériennes. Ce déménagement est dû aux préparatifs des Forces aériennes norvégiennes sur cette base en vue de l'accueil prochain des F-35 acquis par la *Luftforsvaret*. En conséquence la campagne a été renommé SCOTNIGHT.

Cette base offre un écrin tout à fait pittoresque à une telle activité. La petite ville de Lossiemouth, située en bordure de la base, compte 6'800 habitants et fait directement face à la mer, au-dessus de laquelle les jets suisses ont pu s'entraîner dans des polygones représentant une surface presque équivalente à la Suisse. Mais il n'y pas que le vol au-dessus de la mer qui offre un dépaysement garanti au pilote helvétique. Il n'est pas rare de croiser un Ecossais pratiquant le sport national, le golf, sur le parcours de la ville, ceci par environ 60km/h de vent et 2 ou 3 degrés de température, le tout en kilt bien évidemment.



Blague à part, la RAF Base de Lossiemouth, un temps quelque peu délaissée par les Anglais, tend à reprendre une place centrale dans le dispositif britannique. En 2014, la première unité de *Typhoon*, le No. 6 Squadron y a été transférée depuis RAF Leuchars, suivi par le No. 1 Squadron, également équipé de *Typhoon*. Le QRA Nord y fut transféré par la même occasion. C'est donc depuis Lossiemouth que les interventions anglaises au-dessus de la mer du Nord sont conduites. En 2015, le No. 2 Squadron constitua la troisième escadrille de *Typhoon* présente à Lossiemouth. La base se prépare également à accueillir les P-8 *Poséidon* de surveillance maritime qui opéreront depuis le ciel écossais. De la sorte, Lossiemouth devient l'une des bases principales de la Force aérienne de Sa Majesté.

Campagne SCOTNIGHT

Pourquoi les Forces aériennes suisses s'entraînent-elles au vol de nuit à l'étranger? L'avantage d'opérer depuis une base située dans le Nord de l'Europe est de pouvoir effectuer plusieurs vagues d'entraînement par jour, en profitant au maximum de l'obscurité. En Suisse, cela n'est possible qu'en soirée et représente des nuisances supplémentaires pour la population et les riverains des

bases aériennes. Les règlements d'exploitation des bases aériennes suisses prévoient ainsi que le dernier appareil soit de retour à 2200, ce qui ne laisse que peu de marge de manœuvre pour organiser un entraînement au vol de nuit de manière efficace. En Ecosse, l'obscurissement suffit déjà pour mener, dès 1600, un vol en condition nocturne. De plus, avec l'avantage qu'un entraînement à basse altitude ne gêne pas grand monde au milieu de la mer du Nord, même au-delà de 2200. Une telle campagne permet également d'obtenir ou de maintenir les qualifications nécessaires pour être opérationnel de nuit. Le choix d'une instruction de quelques semaines permet ainsi de se concentrer sur cette thématique et de préparer les pilotes de manière optimale pour exercer leur métier dans un environnement nocturne. En l'occurrence cela représente une nécessité pour les Forces aériennes quelques jours avant la tenue du World Economic Forum, qui nécessite la présence en suffisance de pilotes étant aptes à voler de nuit. La conduite de telles campagnes revêt donc un caractère vital pour la préparation opérationnelle des Forces aériennes et permet également de s'entraîner dans des conditions différentes de celles connues en Suisse.

J. G.

