

Reportage

Le Grand-Nord suédois, à Mach 0,9

Le film du vol

Découvrez une vidéo réalisée en vol ainsi qu'une galerie photos sur notre site

www.lematin.ch/gripen



Tests médicaux On ne s'invente pas pilote d'un jet qui peut pointer à Mach 2 et infliger plusieurs G lors d'un virage trop sec. Avant le vol, bilan médical obligatoire pour obtenir le feu vert du médecin John Gustafsson. Urine, sang, ouïe, vue, poumons et cœur: le check-up a été total. J'ai même dû passer par l'insupportable test des testicules: «Toussez, s'il vous plaît.» Au final, j'ai eu mon certificat: «Peut voler en Gripen.»



Briefing Tobias Suup, 37 ans, ingénieur et pilote de chasse depuis onze ans, répète la mission de police aérienne que nous allons entreprendre en vol. Il me montre surtout quelles figures le Saab va effectuer. Au préalable, il a fallu suivre deux heures de briefing pour assimiler l'actionnement du siège de secours en cas de détresse. Si le pilote principal s'éjecte, je pars automatiquement avec lui. Me voilà rassuré.



Harnachement Un peu d'aide ne fait pas de mal pour enfiler la tenue anti-G qui serre au plus près du corps. Reliée à l'électronique de l'avion, elle se gonfle dans les moments de tangage et de figures intenses. Elle empêche ainsi le sang d'irriguer abondamment certaines régions du corps, notamment la tête ou les pieds – un afflux trop grand de sang provoque des étourdissements, voire des évanouissements. «Il arrive que tu ne saches plus où tu te trouves quand tu reprends tes esprits», explique Tobias.



La jungle des sangles Dans un cockpit, il ne faut pas oublier certaines ceintures: celles qui bloquent les mollets pour empêcher les jambes de trop se déplacer lors de loopings, celle pour le bateau gonflable en cas d'amerrissage. Ensuite, il y a une foule de boutons et de leviers à actionner: l'oxygène, le siège éjectable, la radio. La tenue anti-G doit aussi être reliée au système électronique de l'avion.



Aktu Stakki, «Loup solitaire» L'escadille 211 a adopté la cocarde du loup et survole le Grand-Nord suédois. C'est au sein de cet escadron que j'ai effectué mon baptême du feu dans un avion de chasse. Tout au long de la journée, deux ou trois jets ont effectué des patrouilles de 45 minutes au maximum, pour que le pilote reste concentré. A ce jour, Tobias Suup, mon pilote, compte plus de 1000 heures de vol.



«J'ai piloté un Gripen à 50 millions de francs»

SUPERSONIQUE. L'armée de l'air suisse espère prochainement remplacer sa flotte de vieux Tiger. Trois avionneurs sont en lice, dont Saab avec son

Gripen. L'entreprise suédoise a invité «Le Matin Dimanche» à prendre place dans le cockpit du jet à Luleå, non loin du cercle polaire

Textes: Philippe Miauton
Photos: Yvain Genevay
philippe.miauton@lepress.ch

«Ça va?» demande régulièrement, en français, le capitaine Tobias Suup, mon pilote assis à l'avant du Saab biplace. Le capitaine suédois semble bien décidé à me montrer ce que l'appareil a dans le ventre et tout aussi motivé à tester ce que le passager a dans les tripes. Franchement, je ne sais pas encore si je dois regretter d'avoir accepté l'invitation de Saab dans le cockpit d'un Gripen, le fer de lance de l'armée de l'air suédoise.

Avant le décollage, dans l'étroit cockpit, il faut d'abord maîtriser l'enchevêtrement de sangles: je fixe d'abord mes mollets au siège à l'aide de courroies, puis mes bras au corps. Impatient, j'enfile mon casque et



mets le masque. Un profond sentiment de claustrophobie m'envahit car l'oxygène est rare. J'aspire pourtant à pleins poumons. J'appréhende tout à coup le vol, jusqu'à ce que Tobias enclenche l'engin: la délivrance est instantanée, l'air afflue à plein régime. Je crois que j'ai enfilé mon masque trop tôt. Je peux dès lors me concentrer sur cet environnement truffé d'instruments, d'écrans et de leviers. J'en oublie l'essentiel: armer mon siège éjectable. Un oubli qui m'a valu un regard noir de Tobias au moment où Tobias met les gaz pour décoller. Après un freinage sec, mon siège activé, l'avion entreprend de s'arracher du sol.

Flirt avec le mur du son

Une fois en l'air, il suffirait de tendre la main pour toucher la fine couverture de sangles: je fixe d'abord mes mollets au siège à l'aide de courroies, puis mes bras au corps. Impatient, j'enfile mon casque et

impossible au-delà de 30 centimètres. Les sensations se révèlent inédites. En un mot, adrénaline. Car j'en prends plein la vue tandis que les étendues plates du nord de la Suède défilent. A 1000 pieds d'altitude et à une vitesse de 0,5 Mach, la carlingue du Saab paraît frôler la cime des sapins. Tobias a vite fait d'intercepter le second Saab, dans le cadre d'un exercice de police aérienne. Quelques mouvements d'ailes pour indiquer à l'appareil, distant de seulement 10 mètres, de changer de trajectoire.

Mon pilote a rempli sa mission. Il pousse alors les gaz et un tout autre appareil se dévoile: une irrésistible poussée m'entraîne en quelques secondes 30 fois plus haut, la vitesse double, l'avion semble voler à la verticale. Je remarque que mon regard frénétique reste accroché aux écrans pour suivre l'évolution des G ou de la vitesse. Puis le jet se retourne, dessine un looping et plonge. Une

fraction de seconde, la Terre s'arrête de tourner. Le corps vissé au siège, l'estomac noué, je ne sais plus où je suis, le temps de lever les yeux et de réaliser que l'avion est à l'envers. Puis c'est la descente. L'altimètre et le compteur de vitesse s'affolent. On plonge dans le vide en flirant avec le mur du son. La tenue anti-G, reliée à l'appareil, réagit au quart de tour. En se gonflant d'air, elle comprime les aînes et les principales artères afin d'empêcher le sang d'irriguer abondamment certaines régions du corps, notamment la tête ou les pieds, ce qui contrebalance les effets des G.

Les changements de courbe et les freinages brusques ne produisent rien d'autre qu'un effet secondaire sur mon organisme. «On va te faire prendre 7 G», prévient soudain Tobias pour pimenter le vol. Le jet tangue et des à-coups alourdissent mon corps; 5: tout va; 6: je réalise l'ampleur de

la pression; 6,1; 6,2... 6,8: je suis impatient que le nombre 7 se dessine sur l'écran. Mes cuisses sont comprimées par la tenue. Mon thorax fait pression sur mes poumons, tandis que de l'oxygène m'est automatiquement administré à l'aide du masque. Le Gripen se stabilise, je respire de nouveau normalement.

Jumelage avec Mourmansk

Le jet, lui, n'a pas fait de bruit spécialement sourd. Il est conçu pour supporter beaucoup plus. Le fleuron de l'entreprise nationale Saab, qui compose l'entier de l'escadron 211 de Tobias Suup, constitue l'un des trois prétendants au remplacement des vieux Tiger de l'armée suisse. C'est dans ce contexte que «Le Matin Dimanche» a pris place dans un appareil.

L'escadille, basée à Luleå, n'est distante que d'une centaine de kilomètres du cercle polaire. Là-bas, l'horizon est irrémédiablement linéaire. Dans la cité, réputée pour son minerai de fer, on broie plutôt du noir, loin de Stockholm. Un noir aussi sombre que les journées sans soleil de l'hiver ou que le

svet, café que les Suédois ingurgitent en quantité. Un élément traduit l'éloignement de cette ville du reste de l'Europe: elle est jumelée avec Mourmansk, en Russie. Mais qui dit Grand-Nord dit grande étendue. Les pilotes comme Tobias s'accommodent du calme de la région en pilotant des avions supersónicos. Car leur terrain de jeu, environ quatre fois la Suisse, est vaste.

Durant 50 minutes, Tobias a cherché à me convaincre qu'une fois en l'air on oublie tout le reste. Objectif réussi. «Your control», me lâche-t-il, comme la cerise sur le gâteau, juste avant de rentrer à l'aéroport. En langage de pilote, cela signifie: prends les commandes de l'appareil. Anxieux – le jouet vaut tout de même plus de 50 millions de francs –, je saisis le manche et fais virer timidement le jet. Pas besoin de forcer, le Saab obéit au doigt et à l'œil. S'ensuivent quelques virages un peu plus secs dans le ciel suédois durant quatre minutes. Une fois posé, Tobias me tape sur l'épaule et me murmure: «Je fais ça tous les jours depuis onze ans.»

Fiche technique

Saab JAS 39 Gripen:

Longueur: 14,1 m.
Vitesse max: Mach 2.
Poids max au décollage: 14 tonnes.
Prix: Env. 50 millions de francs.
♦ Une heure de vol coûte environ 53 000 couronnes suédoises, soit plus de 8000 francs suisses.
Glossaire:
♦ 1000 pieds = 304,8 m
♦ Mach 1 = vitesse du son, soit 340 m/seconde ou 1224 km/h. Cette vitesse varie cependant en fonction de l'altitude et de la température.
♦ Les G correspondent, pour faire simple, à la force de l'attraction terrestre. A 7 G, on a l'impression que le corps pèse sept fois son poids.

Show Nous ne devons voler que 35 minutes. Au final, Tobias a fait durer le plaisir. Nous sommes restés 50 minutes dans le ciel suédois. Yvain Genevay, photographe du «Matin Dimanche», a mitraillé le vol du Gripen jusqu'à ce que Tobias ne se place dans le second appareil que nous devions intercepter. Pour le show, Tobias Suup n'a pas hésité à approcher à seulement 10 mètres notre jet de celui d'Yvain.