

Le vol comme un rêve

Pilote de F/A-18, le Jurassien Gaël Lachat fait partie de la Patrouille Suisse depuis le début du mois. Il est le seul Romand de cette formation militaire prestigieuse.

Les mercredis après-midi, dans son Jura natal, le petit Gaël Lachat regardait passer les avions. Des Mirage. «Je pleurais, tellement ça me plaisait. J'ai toujours voulu faire ça, pilote.» Aujourd'hui, après une formation commencée à l'âge de 16 ans, avec le cours dit d'instruction aéronautique préparatoire, sur Cessna, de nombreuses sélections et divers types d'avions – PC-7, Hawks, F-5 Tiger – il vole sur F/A-18, depuis la base de Payerne (VD). «Une machine pareille, c'est le rêve, l'aboutissement du pilote militaire.»

Depuis le début du mois de février, il a intégré la prestigieuse Patrouille Suisse. Où l'on entre un peu par cooptation: «Ce sont les membres de la Patrouille qui décident que telle personne rejoindra l'équipe. Et il faut qu'il y ait unanimité.» Ça tombe bien, Gaël Lachat adore le vol en formation: «On a notre position à deux ou trois mètres de l'autre avion, on vole en visuel, on n'utilise aucun système de radar.» Un «sport» qui nécessite plus d'engagement que le simple boulot de pilote militaire: «On transpire beaucoup, il faut toujours se battre pour tenir sa position, surtout quand il y a du vent.»

Gaël Lachat minimise les risques de cette discipline spectaculaire: «La Patrouille s'entraîne beaucoup, tous les lundis.» Seul Romand de la formation, craint-il des problèmes de communication en vol? «J'ai appris l'allemand et dans les avions on parle anglais, même si ce n'est pas toujours du Shakespeare.»

Mais le quotidien de Gaël Lachat, ce sont les F/A-18 de Payerne. Avec des exercices en général planifiés, où l'imprévisible se résume à «la météo, et l'issue des exercices de combat». Il y a aussi les missions de police aériennes, qui consistent à accompagner des avions connaissant des problèmes, ou à intercepter ceux qui n'ont pas les autorisations nécessaires. Enfin, les missions de surveillance aérienne, dans le cadre, par exemple, du récent World

Economic Forum de Davos. Là, il s'agit de repousser tout avion pénétrant, par ignorance ou malveillance, dans une zone interdite pré-établie. Généralement, de petits avions dont les pilotes ne connaissent pas la zone interdite, bien qu'elle soit affichée dans tous les aéroports: «On commence par les identifier. S'ils

aussi en combat aérien: «On peut laisser passer l'adversaire afin d'avoir un avantage sur lui.»

La peur? «Jamais. Il y a peut-être des moments où l'on transpire, où le cœur bat plus vite. Ça peut arriver dans la vie d'un pilote. Mais si j'avais peur, je ne volerais plus.» Gaël Lachat n'a pas connu de gros pépins jusqu'ici, «hormis une fois, sur un Tiger, un moteur qui s'est arrêté, ça fait la boule au ventre, c'est un moment de solitude. Cela dit un Tiger peut voler avec un seul moteur.»

Les mauvais souvenirs, il les place plutôt dans l'hostilité à l'égard des avions militaires, «les limitations, les problèmes de bruit, l'initiative Weber.» On votera en effet le 24 février sur une initiative de Franz Weber réclamant l'interdiction pour les jets de combat du survol des zones touristiques. Pas du goût évidemment de notre pilote: «Ça nous empêcherait complètement de remplir nos devoirs de souveraineté aérienne. Les gens deviennent de plus en plus égoïstes. Ils veulent un toit pour la Suisse, ils veulent qu'on soit là, mais ils ne veulent pas de bruit.»

Gaël Lachat revendique pourtant une sensibilité écologiste – «je trie tout» et un milieu familial très branché «environnement». Son père, biologiste, s'occupe de revitalisation des cours d'eau – «mais mes parents m'ont toujours soutenu et aujourd'hui ils sont fiers». Également ornithologue, son père l'a familiarisé avec cette discipline. «Bon il m'est arrivé quand même de foncer dans un oiseau, à 900 kilomètres-heure. Mais c'était un petit, ça a juste taché la verrière.»

Gaël Lachat enfin souligne les liens serrés unissant les pilotes d'une escadrille, devenus la plupart des amis qui se voient en dehors du boulot: «C'est nécessaire, ça permet d'avoir une grande confiance. Dans un vol en formation, on met sa vie entre les mains de l'autre.»

Laurent Nicolet

Photos Cédric Widmer



Le Jurassien vole sur F/A-18 depuis la base aérienne militaire de Payerne, dans le canton de Vaud.

ne répondent pas par radio, on communique avec les pilotes par gestes dans un langage international, en leur intimant l'ordre de changer de cap. On les accompagne ou on peut même les contraindre à se poser.» Si l'avion continue malgré tout sa route et ne coopère pas, les choses se gâtent: «On fait des sommations d'usage avant, en dernier recours, d'ouvrir le feu.»

Selon Gaël Lachat le F/A-18 est parfait pour ce genre de missions: «Il est capable de voler très lentement pour s'approcher des petits avions à intercepter.» Une qualité qui sert



Gaël Lachat: «Dans un vol en formation, on met sa vie entre les mains de l'autre.»