

Extrait du Spyworld Actu

<http://www.spyworld-actu.com/spip.php?article11664>

Avec les drones, le pilote de chasse reste au sol

- Défense - France -



Date de mise en ligne : lundi 21 septembre 2009

Spyworld Actu

Joysticks, écrans et consoles : le quotidien de certains pilotes militaires a bien évolué. Parmi les « chevaliers du ciel », il faut désormais compter les opérateurs de drones, ces avions sans pilote chargés de missions de reconnaissance, de surveillance et parfois de combat, au-dessus de l'Irak et de l'Afghanistan.

Comment faire voler un petit avion bourré d'électronique et armé de missiles air-sol ? Avec un joystick bien en main, un soda glacé à droite, le téléphone portable en embuscade à gauche, confortablement installé devant un écran ? Il suffit d'un PC et d'un bon jeu de simulation aérienne. Ou bien d'un drone américain Predator, qu'un « pilote », au frais dans un bureau sécurisé d'une base aérienne du Nevada ou du Dakota du Nord, fera traquer des talibans dans les vallées pakistanaises ou sur les crêtes afghanes.

Entre un jeu sur ordinateur et la « vraie » mission de combat, la limite semble parfois intangible, surtout lorsque l'avion en question n'a pas de « pilote embarqué, mais un pilote déporté », comme le précise le lieutenant-colonel Sébastien M. (1)

Actuel patron de l'Adour, le premier escadron de drones de l'armée de l'air française, il reconnaît que le risque de « confusion » peut exister. « Le pilote de drone américain vit et mange chez lui, va chercher ses enfants à l'école, explique ce pilote de chasse de 39 ans, qui a fait sa carrière sur Mirage 2000. Et puis il rejoint sa base, prend la main sur un drone qu'un opérateur a fait décoller de Kaboul ou de Kandahar. Ensuite, à 10 000 km de distance, grâce aux liaisons satellitaires, il va effectuer sa mission, une partie seulement parce que son drone peut rester en l'air pendant plus de trente heures et que, lui, ne tiendra pas le coup pendant tout ce temps. Il passera le relais, ira se dégourdir les jambes... »

De quoi être victime du syndrome du jeu vidéo : adopter la posture ludique ; mettre « en pause » le temps d'un pipi ; traquer, sans état d'âme, une cible désincarnée ; neutraliser ce qui n'est plus qu'un simple avatar d'un champ de bataille désormais numérisé ; pouvoir choisir l'option « start again » si le joueur s'est planté et que la mission a avorté...

Et ça, ça n'arriverait qu'aux Américains ? Sourire discret du lieutenant-colonel, qui rentre tout juste d'Afghanistan et y repart ce week-end. « Chez nous, il n'y a pas ce décalage genre jeu vidéo. Nous vivons sur l'aéroport de Bagram (au nord de Kaboul) avec nos trois drones Harfang, à proximité de tous les dangers. On est tous armés ; il y a des attaques à la roquette tous les jours, des cercueils qui partent pour les États-Unis toutes les semaines. Quand on quitte la base, c'est casqué, avec le gilet pare-balles, dans des blindés. Nos collègues américains de Creech Air Force Base, dans le Nevada, n'ont pas l'adrénaline du territoire hostile. »

'Je te passe le relais'

« Aux commandes d'un drone, on peut dire : 'Tiens, je vais prendre un café ; je te passe le relais' », reconnaît également le capitaine Romain B., 3 000 heures de vol au compteur comme navigateur sur Mirage 2000. Mais on ne basculera pas dans le virtuel, parce qu'avant le décollage du drone et à son retour, on fait le 'tour avion', une inspection avec les mécanos, comme pour un Mirage. En plus, on mange auprès de mecs dont la vie dépend de nous. C'est quelque chose de fort. Mais c'est vrai, aussi, que surveiller des tas de cailloux sur des écrans, pendant trois heures d'affilée, d'une altitude de 7 000 m, ce n'est pas le plus passionnant. »

Qu'est-ce qui pousse ces pilotes aguerris à se porter volontaires pour diriger un avion à hélice de 1 200 kg, incapable de dépasser 200 km/h ? « C'est un secteur de pointe, explique Romain B.. C'est l'avenir, même si l'avion ne disparaîtra pas ». « Ce qui attire ? La nouveauté, pour ceux qui ont déjà connu les sensations des avions de combat, ajoute son chef. La question de l'avenir, aussi : quand les jeunes voient les bases qui ferment, les escadrons qui sont démantelés, ils se disent que le futur, c'est peut-être les drones. »

Et ce qui pourrait rebuter ? « Se dire qu'on fait voler un planeur motorisé, lent et peu réactif. » Attendre trop de reconnaissance, « parce que rien n'a encore été vraiment défriché, pas plus le statut que l'évolution de carrière. Par exemple, les heures de vol sur drone ne comptent pas ; ce n'est pas comme dans la chasse, où les missions en Afghanistan sont comptées comme missions de guerre, ce qui donne des points pour les décorations, la retraite ».

Ou bien encore le manque de moyens : avec trois drones, l'Adour ne pèse pas lourd comparé aux unités américaines. L'US Air Force forme, depuis cette année, plus de pilotes de drones que de pilotes de chasse. Elle aligne aussi un impressionnant parc de Reaper et de Predator, dont une trentaine vole en permanence au-dessus de l'Afghanistan et de l'Irak. « On dit qu'ils seront une cinquantaine dès 2010 », précise, songeur, le patron de l'Adour. Lui attend son quatrième drone. Mais pas avant la fin de l'année.

Post-scriptum :

<http://www.ouest-france.fr/actu/actu...>