
« PILOTER UN AVION DE CHASSE EST UNE EXPÉRIENCE UNIQUE, JE N’AI JAMAIS RIEN VÉCU DE TEL. »

Au cours de sa carrière militaire de plus de 25 ans, Jim DiMatteo*, Capitaine de l’US Navy à présent retraité et ami de la marque IWC Schaffhausen, a accumulé plus de 5000 heures de vol aux commandes de cinq avions de chasse différents. Dans cette interview, Jim DiMatteo aborde divers sujets tels que la légendaire Navy Fighter Weapons School plus connue sous le nom de TOPGUN, les vols en jets supersoniques, la peur que l’on peut ressentir dans un cockpit, l’importance du temps pour un pilote d’avion de chasse et les leçons de vie acquises en tant qu’aviateur naval (Naval Aviator).

Quelle est l’importance du programme de formation TOPGUN pour la Communauté aéronavale ?

Entrer à la Navy Fighter Weapons School est le rêve de tous les jeunes pilotes de chasse. Quand vous êtes pilote junior au sein de votre escadron, vous n’avez qu’une chose en tête : être celui qui sera retenu pour aller à TOPGUN. Ce prestigieux programme vous apporte non seulement des compétences tactiques et techniques prodigieuses en tant que pilote de chasse, mais il forge également votre réputation en tant que pilote d’élite, ce qui représente un grand avantage dans votre carrière. Quand vous arborez ce fameux patch TOPGUN au niveau de l’épaule, chacun sait immédiatement qui vous êtes, quel est votre niveau par rapport aux autres et ce que vous avez accompli.

Comment se déroule le programme TOPGUN pour les heureux élus ?

C’est une expérience très exigeante qui implique une charge de travail incroyable. Durant les trois mois du programme, vous vous concentrez exclusivement sur l’amélioration de vos compétences en matière de vol et de tactique. Rien d’autre ne vient vous distraire. Vous mangez, dormez, respirez et rêvez TOPGUN – littéralement. Lorsque vous décrochez votre diplôme, vous n’avez jamais été aussi performant, vous êtes au sommet de vos capacités et de votre confiance. Probablement la même sensation qu’un coureur qui finit son marathon. Vous éprouvez un immense sentiment de fierté et de satisfaction vis-à-vis de ce que vous avez accompli, mais vous êtes aussi exténué et impatient de rejoindre votre foyer ou votre escadron.

Quelles sont les différentes composantes du programme ?

La première phase de TOPGUN comprend beaucoup de formation théorique et de travail en classe. Vous acquérez

des connaissances approfondies sur vos systèmes d’armement et vos tactiques, mais aussi sur ceux et celles de votre adversaire. Lors de la seconde phase, vous appliquez dans les airs tout ce que vous avez appris en classe, vous pratiquez toutes les tactiques et manœuvres. C’est bien entendu nettement plus difficile dans les airs, à des vitesses supersoniques, qu’assis en classe. Notre programme est organisé ainsi depuis longtemps et il a largement fait ses preuves. Il en ressort des pilotes d’élite au sommet de leur art qui, de retour dans leur escadron, transmettent leurs acquis.

Pourquoi ce concept d’« enseigner aux enseignants » est-il si efficace ?

Il permet à la Navy Fighter Weapons School de toujours se maintenir à la pointe des connaissances en matière de tactique, de stratégie et d’analyse de la menace. Chaque session TOPGUN sera différente car les sciences de la tactique et de la stratégie évoluent constamment. Le second avantage est l’effet de démultiplication. Même si TOPGUN ne forme qu’une poignée d’élus, leur expertise bénéficie à tous les pilotes de chasse et équipages au sein de la Navy et des Marines des États-Unis.

Une fois votre diplôme en poche, vous avez été recruté au sein du prestigieux escadron adversaire de TOPGUN. De quoi s’agit-il ?

Dans un combat aérien classique à TOPGUN, vous avez principalement trois acteurs : l’étudiant, l’instructeur et l’adversaire. Les pilotes adversaires sont spécialement formés pour être « les méchants ». Ils simulent non seulement les capacités aériennes de l’ennemi, mais adoptent aussi la façon de penser et la palette de tactiques du pilote adversaire. En tant que pilote adversaire, votre rôle est de présenter divers scénarios qui aideront les

étudiants à s'améliorer. Les voir apprendre et progresser de jour en jour est, de mon point de vue, une contrepartie extrêmement gratifiante de ce travail.

Qu'est-ce que cela fait de piloter un avion de chasse tel que le F/A-18 Hornet ?

Piloter un avion de chasse est une expérience unique, je n'ai jamais rien vécu de tel ! J'ai déjà entendu diverses comparaisons – un tour de montagnes russes complètement folles ou un circuit de course automobile très exigeant – mais rien de cela ne s'en approche. Il s'agit d'une expérience incroyablement physique, analytique, compétitive, passionnante et exaltante – et elle s'inscrit pleinement dans toutes ces catégories, de façon simultanée, c'est là le plus surprenant. Lorsque vous sortez du cockpit après un combat aérien, vous vous sentez non seulement lessivé sur le plan physique et émotionnel mais aussi revigoré : vous ne pouvez pas vous empêcher d'avoir le sourire aux lèvres. Je ne peux comparer cela à aucune autre expérience personnelle, aussi je me sens incroyablement chanceux d'avoir fait partie des forces aéronavales.

Et le vol à vitesse supersonique, c'est comment ?

Le vol à vitesse supersonique et à de faibles altitudes est particulièrement grisant et éprouvant car tout se passe terriblement vite. Votre cerveau doit se projeter un mille devant l'avion (soit 1852 mètres). Et si jamais vous passez « derrière l'avion » comme on dit, cela peut être dangereux car les choses se produisent extrêmement rapidement et votre mémoire musculaire se contente de réagir à celles-ci.

Quelles sont les contraintes physiques du pilotage d'un avion de chasse ?

Pendant le combat aérien, lorsque le pilote négocie un virage très serré ou engage une manœuvre verticale, par exemple, il est soumis à d'importantes forces de gravité. Le sang quitte sa tête pour affluer vers ses jambes. Un tel phénomène affecte à la fois la vision et les capacités mentales. Dans le pire des cas, le pilote perd connaissance, il est inconscient. Nous appelons cela la perte de conscience induite par la gravité (ou G-LOC). Pour éviter que cela ne se produise, nous utilisons des manœuvres et des combinaisons anti-G. Ces dernières compriment la partie inférieure du corps et l'abdomen pour éviter un afflux de sang vers les jambes. Le fait d'essayer de résister à d'importantes forces de gravité peut également provoquer des douleurs physiques, essentiellement au niveau de la nuque, de la colonne vertébrale ou du dos. Si vous encaissez 9 G, votre tête pèse alors plus de 50 kg : vous pouvez imaginer la sensation que cela produit.

Avez-vous déjà eu peur dans le cockpit ?

Une dose adéquate de peur vous maintient en alerte, attentif et conscient des dangers potentiels, en particulier lorsque les conditions de vol sont éprouvantes. En général,

un jeune pilote a davantage peur. Lorsque vous gagnez en expérience, vous canalisez cette peur en étant plus concentré dans les moments difficiles. Mais il faut alors faire attention à ne pas devenir trop sûr de soi. Puis, en devenant pilote senior, vous redoublez à nouveau de prudence. Au lieu de directement piquer au cœur d'un combat aérien impliquant plusieurs avions, les pilotes les plus aguerris hésiteront peut-être car ils savent qu'ils ne voient que 90 % de ce qui se passe autour d'eux. Comme on a coutume de dire, il y a des vieux pilotes et il y a des pilotes audacieux, mais il n'y a pas de vieux pilotes audacieux.

Vous rappelez-vous de situations particulièrement périlleuses ?

J'ai effectué des vols tactiques pendant plus de 25 ans et je peux vous dire que dans de nombreuses situations, il s'en est fallu de peu. Je me rappelle notamment un vol où j'étais aux commandes d'un F-14 Tomcat. J'avais perdu un de mes moteurs et je devais apponter de nuit sur un porte-avion. Et bien sûr, la météo était effroyable. La nuit était noire, le pont tanguait, nous étions à plus de 1000 milles de la terre ferme... Je m'en rappelle encore. Ces situations attestent de l'excellence de la formation dispensée. Même si mon esprit était « derrière l'avion » et que je pilotais de façon réactive, ma formation a pris le dessus et ma mémoire musculaire a négocié l'approche pour assurer un appontage en toute sécurité.

D'autres événements critiques ?

Il y a eu des situations – lors de combats ou de simulations de combat – où ça s'est également joué dans un mouchoir de poche. Je me rappelle un combat aérien où on a frôlé la collision en plein vol : l'autre pilote ne m'avait pas vu et il a cabré son avion à la dernière seconde, juste devant moi. Ce fut le croisement le plus proche que j'ai vécu. J'ai même pu entendre ses moteurs avant de ressentir un énorme coup de poing lorsque j'ai traversé sa turbulence de sillage. Nous avons immédiatement stoppé le combat et atterri. Nous avons alors analysé les causes et les circonstances de façon à ce que cela ne se reproduise plus jamais. L'issue est positive dans 99,9 % de ces situations critiques, ce qui offre un véritable crédit à l'aéronavale des États-Unis et à la formation dispensée à ses pilotes de chasse.

Certains concepts de TOPGUN s'appliquent-ils à d'autres domaines de la vie ?

La Navy Fighter Weapons School enseigne de nombreuses leçons de vie. Il y a bien entendu la quête de l'excellence – c'est probablement le concept le plus fondamental. Travailler dur, être préparé, viser l'excellence, débriefer et progresser. Le programme enseigne également une certaine culture de la responsabilité. Si vous dites à votre supérieur « Je m'en charge », l'entière responsabilité de cette tâche repose alors sur vos épaules. Il n'y a

plus lieu d'en reparler, vous vous en chargez. TOPGUN s'est également bâti une réputation pour sa culture du débriefing après les vols – des bilans qui peuvent être péniblement longs et détaillés. Vous devez être totalement honnête avec vous-même afin d'identifier les points sur lesquels vous pouvez vous améliorer. Tous les grands pilotes commettent des erreurs mais les meilleurs pilotes les reconnaissent et les corrigent. Je pense que ces concepts peuvent parfaitement s'appliquer dans la plupart des métiers ou des situations de la vie.

Les pilotes de chasse sont-ils des loups solitaires ou les membres d'une équipe ?

Dans l'aéronavale, nous ne mettons pas en avant les victoires individuelles. Nous considérons les événements comme des victoires d'équipe. Vous vous efforcez de faire de votre mieux à votre niveau personnel mais c'est toujours en équipe que vous réussissez ou échouez. Prenons l'exemple de l'appontage sur un porte-avion. Vous ne pouvez pas y parvenir seul en tant que pilote, vous avez besoin que – littéralement – des milliers de personnes à bord du bâtiment fassent également leur travail. C'est pareil lorsqu'une roue doit être changée en Formule 1. Peu importe que vous soyez un pilote d'exception si les autres ne font pas aussi leur travail.

Quelle est l'importance de la confiance ?

La confiance est un élément crucial pour faire partir de cet équipage aéronautique incroyable. Vous devez par exemple avoir totalement et entièrement confiance envers votre ailier. Vous êtes dépendant l'un de l'autre pour la réussite de votre mission et, en définitive, responsable de la vie de l'autre. La confiance doit se gagner au fil du temps. Elle n'est pas attribuée, commandée ou associée au grade ou à l'expérience. Elle est essentielle mais elle peut être perdue si vous n'y travaillez pas et ne la gagnez pas au quotidien.

Quelle est la place de la précision et du souci du détail ?

Apponter de nuit sur un porte-avion est l'une des choses les plus complexes en aviation, surtout en cas de mauvais temps et de mer agitée. Le niveau de précision requis est exceptionnel. Dès lors que vous débutez une formation de pilote de la Navy, vos instructeurs n'auront de cesse de vous le marteler : soyez précis, faites attention au moindre détail. Pour n'importe quelle mission, nous nous efforçons d'être sur-préparés. La raison à cela est très simple : en étant sur-préparé, vous êtes plus à même de gérer quelque chose qui ne se déroule pas comme prévu.

Quelle est la place du temps dans le cockpit d'un avion de chasse ?

Lors d'une mission d'avion de chasse, je crois que rien n'est aussi crucial que le temps. Tout est lié au timing. Lorsque nous débutons un briefing, la synchronisation de nos montres est la première chose que nous faisons. Chaque

élément – décollage, rendez-vous, heure sur objectif (HOS) – est coordonné avec une précision à la seconde près. Bien entendu, à bord d'un avion de chasse moderne, nous disposons de systèmes d'avionique de pointe et d'horloges embarquées synchronisées par GPS sur nos tableaux de bord. Mais nos montres-bracelets nous permettent de coordonner nos actions avant d'embarquer à bord de l'avion, de réaliser un double contrôle de l'avionique afin de nous assurer du bon fonctionnement des systèmes et – dernier point mais non des moindres – d'être stylé. Tout pilote de chasse a besoin d'une montre qui sort de l'ordinaire.

Avez-vous réalisé un vol parfait au cours de votre carrière ?

Notre approche est fondée sur la quête de l'excellence et il y a toujours quelque chose que l'on peut améliorer. Peu importe ce que vous pensez de votre vol : lorsque vous faites un débriefing approfondi et honnête, vous trouvez toujours quelque chose que vous auriez pu mieux faire. Durant les 25 années de ma carrière, j'ai effectué de nombreux vols réussis mais aucun n'était parfait.

*Clause limitative de responsabilité : les propos et avis rapportés ici appartiennent au Capitaine Jim DiMatteo, US Navy (retraité) et n'engagent ni l'US Navy, ni ses composantes.

***À PROPOS DE JIM DIMATTEO**

Diplômé de l'Université de Californie - Berkeley (CAL) en 1986, Jim DiMatteo s'engage dans l'US Navy et commence une carrière exceptionnelle dans l'aéronavale. Lorsqu'il prend sa retraite avec le grade de Capitaine, il a accumulé plus de 5000 heures de vol aux commandes de cinq avions de chasse différents (F/A-18, F-16, F-14, F-5, A-4) durant ses plus de 25 années de service – un exploit qu'il est le seul à détenir dans toute l'histoire de la Communauté aéronavale. Après sa formation à la Navy Fighter Weapons School et diverses missions aériennes de combat, il est recruté au sein du prestigieux escadron TOPGUN. Détenteur du record de temps de vol au sein de cet escadron adversaire dans toute l'histoire de l'US Navy et des Marines, il est finalement nommé Commandant des escadrons adversaires sur les côtes Est et Ouest, les VFC-111 et VFC-13. Le Capitaine DiMatteo est ensuite appelé au quartier général de l'aéronavale à San Diego, en Californie, où il travaille pour le Commandant des forces aéronavales (CNAF) et supervise le programme adversaire de TOPGUN. Jim DiMatteo a reçu un nombre impressionnant de récompenses et distinctions, notamment le titre de Pilote de chasse US Navy de l'année sur F-14 pour l'Escadron de remplacement de flotte (RAG), le titre de Pilote adversaire US Navy de l'année, le Top Hook (meilleur appontage sur porte-avion) et le prestigieux Britannia Award du Royaume-Uni. En 2018, il s'est vu décerner sa plus haute distinction en étant admis sur l'Aviation Hall of Fame pour tous les exploits réalisés au cours de sa carrière aéronavale.

IWC SCHAFFHAUSEN

En 1868, l'horloger et entrepreneur américain Florentine Ariosto Jones quitte Boston pour s'établir en Suisse, à Schaffhausen, où il fonde l'International Watch Company ; il est alors porté par un rêve visionnaire : allier les méthodes de production modernes américaines au savoir-faire des horlogers helvétiques pour concevoir les meilleures montres de poche de son époque. En concrétisant son rêve, il pose non seulement les fondations de l'approche caractéristique d'IWC en matière d'ingénierie mais devient également un précurseur dans la production centralisée et automatisée de montres mécaniques en Suisse.

Au fil de son histoire de plus d'un siècle et demi, IWC Schaffhausen s'est forgé une réputation dans la création de complications fonctionnelles, notamment des chronographes et des calendriers considérés comme ingénieux, robustes et simples d'utilisation. Manufacture pionnière de l'utilisation du titane et de la céramique, IWC se spécialise aujourd'hui dans la conception de boîtiers de haute ingénierie recourant à des matériaux de pointe tels que l'aluminure de titane et le Ceratanium®. Mettant en exergue le principe du fonctionnalisme – « la forme suit la fonction », les créations intemporelles de l'horloger suisse se veulent l'incarnation des rêves et des ambitions de leur propriétaire pour les suivre durant toute leur vie.

IWC veille à assurer un approvisionnement éco-responsable de ses matières premières et prend des initiatives pour réduire son empreinte environnementale : ses pièces horlogères sont durables par nature et conçues pour être portées par plusieurs générations. La manufacture, qui offre d'excellentes conditions de travail à tous ses collaborateurs, est fière de former elle-même ses futurs horlogers et ingénieurs. IWC entretient en outre divers partenariats avec des organisations d'envergure internationale pour soutenir des programmes d'aide aux enfants et adolescents en difficulté.

TÉLÉCHARGEMENTS

Des photos de la collection TOP GUN peuvent être téléchargées sur le site press.iwc.com

INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

IWC Schaffhausen
Public Relations Department
E-mail press-iwc@iwc.com
Website press.iwc.com

INTERNET ET RÉSEAUX SOCIAUX

Website iwc.com
Facebook facebook.com/IWCWatches
YouTube youtube.com/iwcwatches
Twitter twitter.com/iwc
LinkedIn [linkedin.com/company/
iwc-schaffhausen](https://linkedin.com/company/iwc-schaffhausen)
Instagram instagram.com/iwcwatches
Pinterest pinterest.com/iwcwatches