

LE RÔLE DE CHACUN



« Jamais autant de gens n'en ont dû à si peu », Winston Churchill, affiche de propagande de la RAF, Grande Bretagne

L'heure de la première confrontation avec l'ennemi approche. Vous ne partirez pas seul au front. Un leader sera là pour vous accompagner. C'est lui qui vous prendra sous son aile et tâchera de sauver votre vie durant les premières missions. Vous commencerez donc d'abord à vous intégrer dans un dispositif à deux avions : la paire. C'est la méthode la plus simple pour apprendre. Par la suite, il faudra agir avec plus d'équipiers, voire un jour les diriger.

La paire

Aux aurores du deuxième conflit mondial, deux écoles se confrontaient : le dispositif à trois avions, le plus répandu, et la paire, à deux avions. Comme avec la sélection naturelle, devant la force des choses, plus de pilotes revenant de mission en pratiquant le vol en paire, c'est cette dernière méthode qui resta dans la pratique. Elle fut brillamment introduite dans les aviations militaires allemandes, britanniques, américaines, soviétiques...

Le principe du vol en paire est d'attribuer des rôles aux deux pilotes, pour les soulager tous les deux dans leurs tâches respectives. Ces rôles peuvent s'inverser dans le cadre d'une paire « flottante », ce qui est principalement le cas en combat aérien.

Le leader de la paire a les responsabilités suivantes :

- d'abord énoncer les check list (décollage, combat, atterrissage...), assurer la navigation, la recherche visuelle de l'ennemi dans l'hémisphère avant, la planification de l'attaque et de l'engagement de l'ennemi.
- si possible, couvrir visuellement l'hémisphère arrière.

L'ailier a globalement moins de tâches, mais qui ont une importance primordiale, qui **engagent la survie** des deux pilotes :

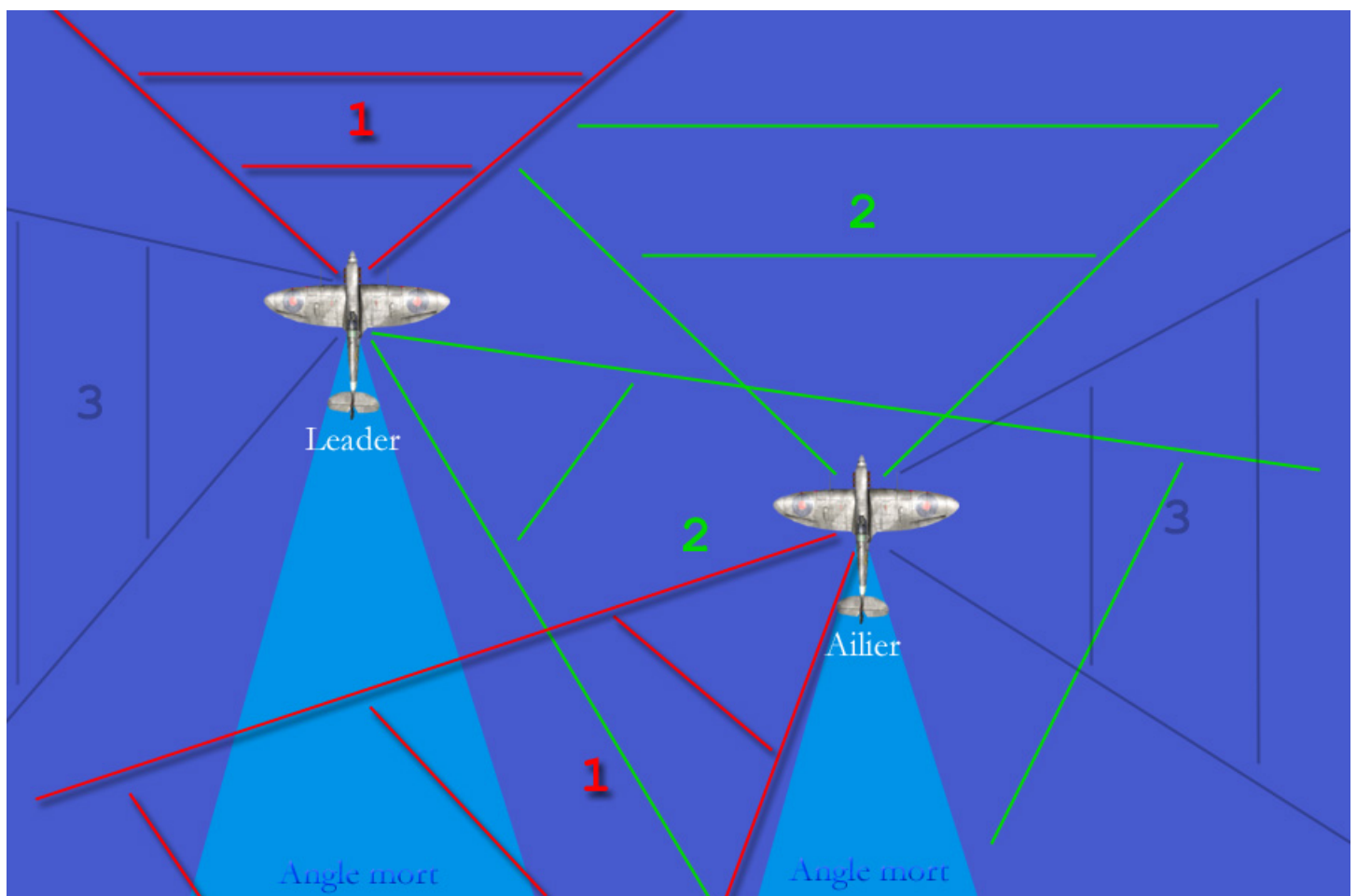
- avant tout se maintenir en formation avec le leader et procéder à la surveillance visuelle (défensive) de l'hémisphère arrière
- en plus, surveiller l'hémisphère avant.

Surveiller un hémisphère, c'est l'observer de manière soutenue, en privilégiant d'abord la zone à la même altitude que la votre, c'est-à-dire la zone « niveau ». Puis vient tout le secteur au dessus de vous, et enfin, l'espace en dessous de vos ailes. Il s'agit donc de concentrer votre regard à votre niveau, puis en haut, en bas.

Les priorités de la paire sont, dans l'ordre :

- garder les deux pilotes en vie
- si possible dans le bon camp (dans leurs lignes, pour éviter la capture)
- si possible avec leurs avions
- si possible après avoir mené à bien leur mission.

D'abord vivre, puis accomplir sa mission en sachant qu'on puisse retourner à sa base. C'est un travail d'équipe.

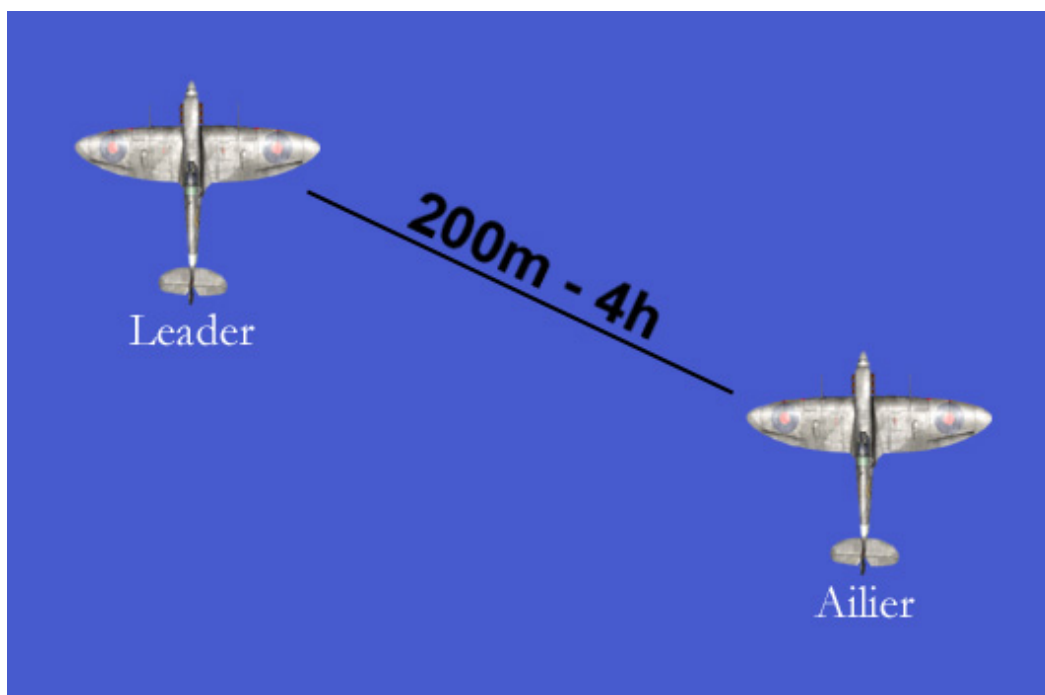


Les priorités visuelles du leader et de son ailier. Du plus important (1) au plus banal (3)

Globalement, le leader n'est pas le « chef » de l'ailier. Il faut tout simplement répartir les tâches ! Devant le travail de repérage et de réflexion que doit fournir le leader, il ne peut en plus s'occuper efficacement de la défense de la paire. Le leader est en général plus expérimenté que l'ailier, puisqu'il a un rôle moins intuitif, moins abordable pour un nouveau pilote. Néanmoins, durant la Seconde Guerre Mondiale, nombre de paires expérimentées sont restées dans la légende, grâce à une parfaite coordination et un respect sans failles entre les deux pilotes. Une paire n'est donc pas composée d'un berger et de sa brebis !

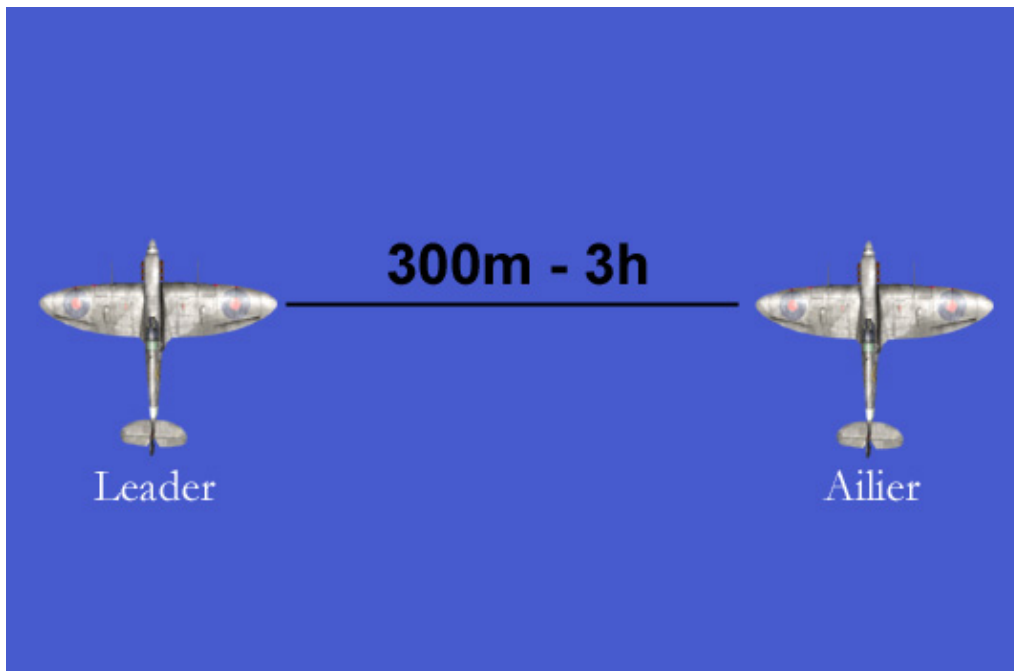
A la radio, le leader dispose pour la paire. S'il reçoit un quelconque ordre, celui-ci vaut également pour son ailier, sauf contre-indication annoncée. Le seul but est d'**éviter l'encombrement radio**. Il faut arriver à une entente et une coordination implicite entre les deux pilotes, qui laisse au maximum de côté l'utilisation de la radio. C'est dans cette optique que sont définis les rôles et les positions habituelles au sein d'une paire, en combat comme en vol de croisière.

Justement, lors d'un vol de croisière, l'ailier se situe presque toujours en arrière du leader, en général au même niveau (la même altitude) que lui, dans un cône de 60° autour de la queue du leader. Une position idéale est dans les 4h ou 8h du leader. **L'ailier évolue toujours en fonction du leader**. Si l'ailier se positionne trop près de l'axe du leader (5h-7h), le leader ne pourra pas assurer le contrôle visuel du secteur arrière de l'ailier. L'ailier couvre en priorité l'arrière. Son propre secteur, et celui du leader. Seulement, la queue de l'appareil l'empêche de vérifier ses 6h immédiats, c'est la tâche qui incombe au leader. La distance séparant les deux avions est en général de l'ordre de 200m.



La formation d'une paire en vol de croisière

Si un combat semble imminent ou que la paire survole un territoire ennemi, la formation peut se desserrer. Les deux avions volent alors à 300m l'un de l'autre, toujours l'ailier dans les 4h ou 8h du leader. Parfois, l'ailier s'avance pour être de front avec le leader. Cela permet d'avoir un visuel plus large sur la zone, et éloigne le risque de collision. **Mieux vaut s'occuper de l'ennemi que de la patrouille serrée que vous formez avec le leader !**



Une formation de combat à adopter par une paire, l'ailier se trouvant dans les 3h (9h) du leader

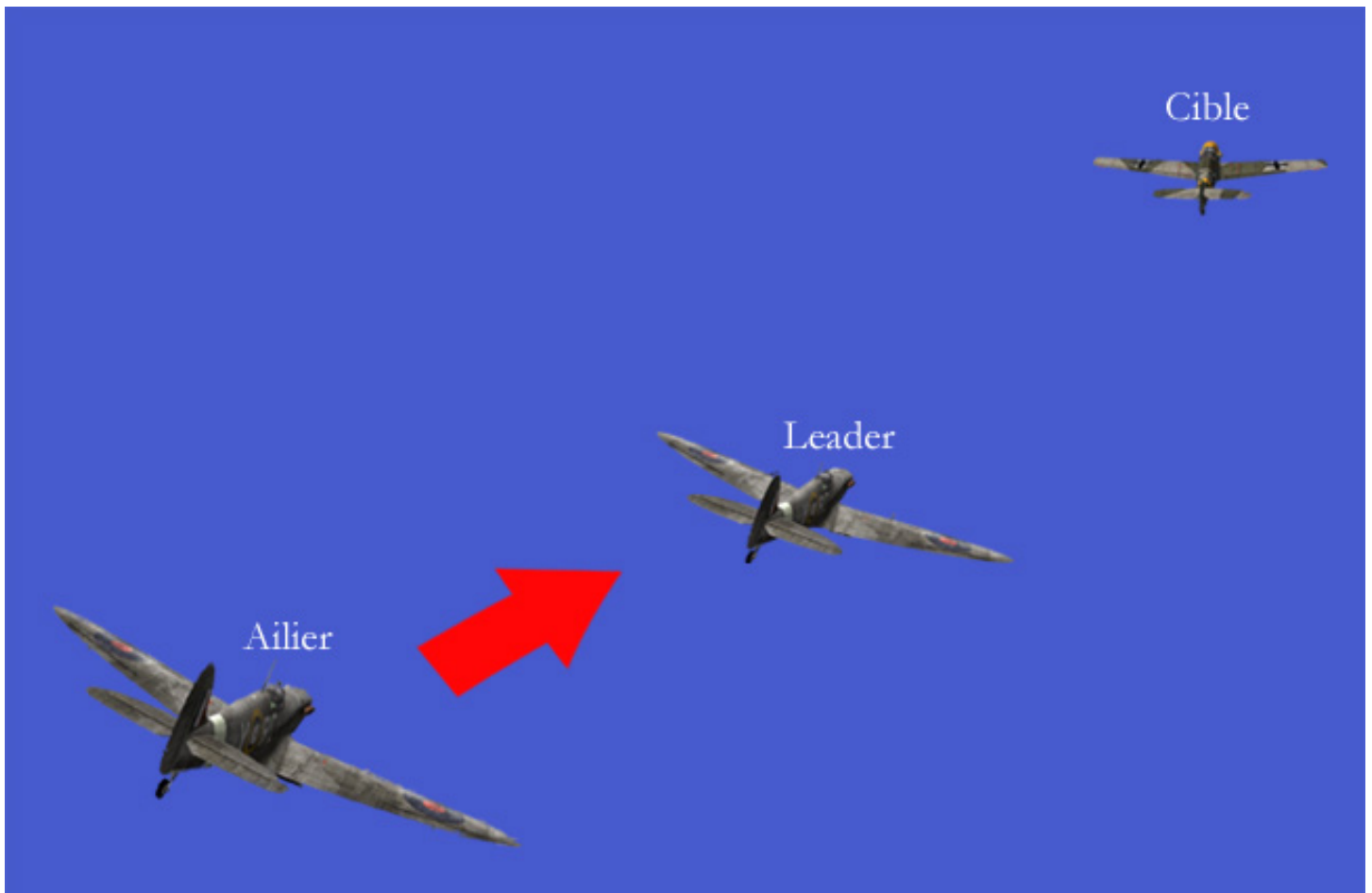
Lorsque le milieu est hostile, chaque pilote se doit d'observer le ciel. Le leader ne doit pas abandonner la navigation. Il doit annoncer régulièrement à la radio sa position sur la carte, toutes les deux minutes par exemple. L'ailier séparé du leader doit en principe pouvoir prendre la navigation à son compte à tout moment, ou connaître sa position en cas de combat.

Bien entendu, la paire démontre toute sa force une fois engagée dans un combat. Tout le principe du combat en paire est de ne pas se perdre de vue, et d'agir ensemble durant toute la durée de l'engagement. Cela ne veut pas dire que les deux pilotes s'attèlent en permanence à la même tâche ! Il s'agit de coordonner les actions. Deux avions organisés représentent tout simplement une plus grande force de frappe que deux avions isolés. Ceci est particulièrement vrai lors d'une phase de tir. Un leader secondé par un ailier peut abattre son ennemi en toute confiance. C'est nettement plus compliqué s'il doit jeter un coup d'œil derrière lui toutes les deux secondes !

Le comportement de la paire en combat peut suivre trois méthodes, les deux dernières étant les plus pratiquées : le *fighting wing*, l'*attaque double* et le *loose deuce*.

LE FIGHTING WING

La pratique du *fighting wing* convient particulièrement si l'ailier est débutant. Le principe est simple. L'ailier suit le leader dans toutes ses évolutions durant le combat. Il reste derrière le leader à 200m ou plus, en surveillant si possible les alentours. C'est le leader qui fait l'essentiel du travail et gère au plus près le vol de l'ailier. Le leader dispose ainsi d'une paire d'yeux en plus, et d'une seconde plate-forme de tir « au cas où ». L'ailier, lui, accumule de l'expérience en suivant les évolutions de son leader. Il ne risque pas vraiment de perdre son leader dans la mêlée, sauf lors de manœuvres très brutales... Si le leader est winchester (sans munitions), s'il sent que le combat s'effectue en sécurité ou s'il se trouve face à des bombardiers isolés, il peut laisser l'ailier se placer derrière la cible. C'est alors le leader qui assure l'essentiel de la défense, et il peut même prendre de l'altitude pour surveiller le déroulement du combat. Bien entendu, il doit être disponible à tout moment pour « récupérer » l'ailier qui n'est pas encore familier avec le regroupement, ou pour intervenir dans une situation qui devient dangereuse pour l'ailier. Si jamais l'ailier est engagé par un autre avion, le leader devra se séparer coûte que coûte de son ennemi et tenter de libérer le second pilote. Ce n'est guère évident, puisque le leader n'a à priori aucun avantage sur l'ennemi qui engage l'ailier. Et l'avion ennemi qui était chassé auparavant est toujours dans les parages, maintenant prêt à une action offensive...



L'ailier suit toujours le leader dans ses évolutions, dans un *fighting wing*

Le *fighting wing* est donc une technique qui laisse une faible marge de manœuvre à l'ailier, ce qui est souvent nécessaire pour des pilotes novices. Elle convient particulièrement aux exceptionnels combats aériens menés avec des avions d'assaut dotés d'un mitrailleur, car la formation serrée qu'adopte la paire durant le combat engendre une concentration

appréciable du tir défensif des mitrailleurs. Néanmoins, le *fighting wing* n'est que peu utilisé, à cause d'une capacité offensive bien limitée. L'ailier ne se comporte pas comme un chasseur libre de ses mouvements et n'est pas particulièrement coordonné avec son leader, puisqu'il ne fait que le suivre. De plus, le leader n'a pas la possibilité d'exploiter toutes les capacités de son avion, puisqu'il doit toujours penser à l'ailier qui le suit. Le leader ne peut se permettre de perdre son ailier ! Ainsi, il est condamné à s'engager davantage dans le plan horizontal que dans le plan vertical, qui est pourtant le plan de l'énergie. Enfin, du point de vue de l'ennemi, le *fighting wing* a tout pour plaire. L'ennemi n'a qu'à trouver un avion pour savoir où se trouve le second. S'il est attaqué, il ne le sera que par un chasseur à la fois, le deuxième étant pratiquement figurant. Vous l'aurez compris, si vous avez un peu d'expérience, mieux vaut pratiquer la *double attaque*, voire le *loose deuce*.

LA DOUBLE ATTAQUE

La double attaque se caractérise par une liberté de manœuvre nettement plus grande pour l'ailier. Elle a été développée durant la Guerre d'Espagne, par le pilote allemand Werner Mölders. L'installation de radios dans la plupart des appareils allemands, la difficulté de la défense contre des attaques rapides venues de l'arrière, et la nécessité d'engager des appareils bien plus manoeuvrants sont à l'origine du concept de paire « fluide » (la « rotte » en allemand). Cette tactique donna un avantage considérable à la Luftwaffe pendant toute la première partie de la Seconde Guerre Mondiale, jusqu'à son adoption par la plupart des forces aériennes alliées. Et de nos jours, c'est toujours la tactique la plus courante.

La fonction de leader et d'ailier reste en vigueur tout le temps, sauf en combat. Si celui-ci a lieu, il s'agit de mieux coordonner les deux avions et surtout, de les exploiter tous les deux. C'est donc un peu difficile à appliquer avec un débutant. Mais après quelques combats aériens, cela devrait commencer à venir !

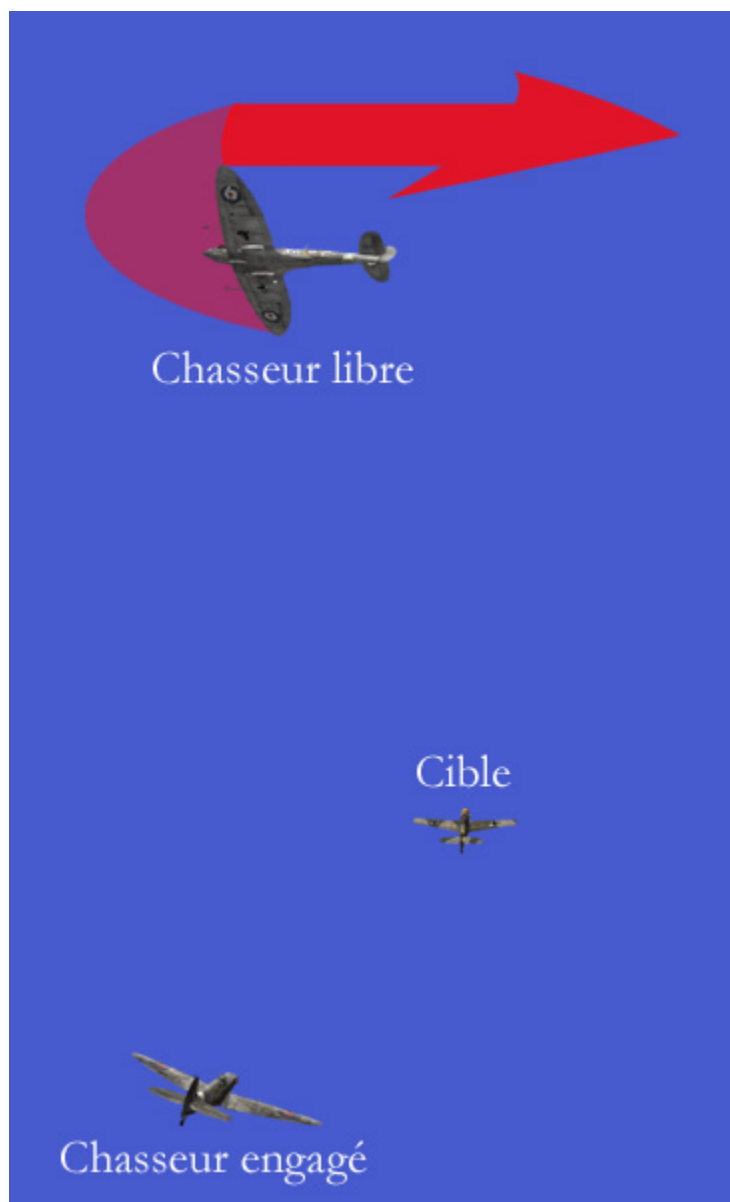
En combat, il n'y a plus de leader et d'ailier. Il y a un chasseur engagé et un chasseur libre. En général, le leader se place le premier derrière la cible, et prend donc le rôle de chasseur engagé. Si l'ailier était dans une meilleure position, il lui reviendrait évidemment de droit d'attaquer le premier.

Le chasseur engagé mène un classique combat à un contre un. Il met la pression sur l'ennemi pour le pousser à la faute, et tire dès qu'il peut. Le chasseur libre, pendant ce temps, accumule de l'énergie afin d'anticiper le déroulement futur du combat. Il profite de la situation désavantageuse de l'ennemi pour avantager sa propre situation. Ainsi, il grimpe, en évoluant le plus possible selon un axe perpendiculaire à la trajectoire du chasseur engagé, pour garder un visuel sur lui. Si le combat a lieu dans le plan vertical, le chasseur libre reste dans le plan horizontal, l'inverse étant également de rigueur.

Le chasseur engagé doit donc attaquer le bandit et le détruire, si possible rapidement, sans perdre l'offensive. Le chasseur libre, quant à lui, reste à proximité en gardant voire en gagnant de l'énergie, il maintient le visuel sur le combat qui se déroule sous lui et il se tient prêt à y prendre part, si le chasseur engagé le demande ou si celui-ci perd l'offensive. Le chasseur libre ne doit jamais engager l'ennemi sans en avoir eu l'ordre formel.

Pour cela, le chasseur engagé doit donc informer le chasseur libre du déroulement du combat. Il essaye de prévenir le chasseur libre assez tôt qu'il rompt le combat, qu'il dépasse l'adversaire ou qu'il est en train de perdre du terrain. Aussitôt, le chasseur libre plonge de son « perchoir » et engage l'ennemi. Plus la prise d'altitude aura été importante (400-500m est parfait), plus le chasseur libre aura une vitesse élevée dans son piqué, et entamera donc

favorablement le combat aérien. Bien sûr, si vous êtes 1000m plus haut, vous aurez du mal à apercevoir votre coéquipier ! Lorsque le nouveau combat s'engage, l'ancien chasseur engagé devient chasseur libre, et s'attelle à récupérer de l'énergie, en grimpant.



Dans la *double attaque*, le chasseur libre reste au dessus du combat, en position favorable.

Il s'agit donc principalement d'exploiter la position désavantageuse de l'ennemi, engagé en combat avec un chasseur de la paire, pour placer pendant ce temps l'autre chasseur de la paire dans une position avantageuse d'attente. En règle générale, c'est au chasseur engagé dès le début que revient la destruction de l'appareil ennemi. Le chasseur libre reste là, « au cas où ». Le chasseur engagé n'a pas à se préoccuper de son ailier. Il peut effectuer toutes les manœuvres imaginables. Une autre qualité de la double attaque, c'est de maintenir une pression constante sur l'ennemi. Celui-ci est sans arrêt aux prises avec un chasseur, même s'il réussit se détacher d'un des deux avions de la paire. Il n'y a aucun moyen de regagner de l'énergie, il ne peut que en dégrader. Cela pousse forcément à la faute, même les pilotes les plus expérimentés. Défensivement, il n'y a aucune comparaison possible avec le fighting wing ! Le chasseur libre a un visuel nettement meilleur du combat, et peut rapidement intervenir si jamais le chasseur engagé se fait attaquer. Il peut alors piquer et arriver avec un avantage d'énergie conséquent sur l'avion perturbateur. Si jamais le chasseur libre se fait engager, celui-ci ne devrait pas être en position trop défavorable. Il a une certaine marge de

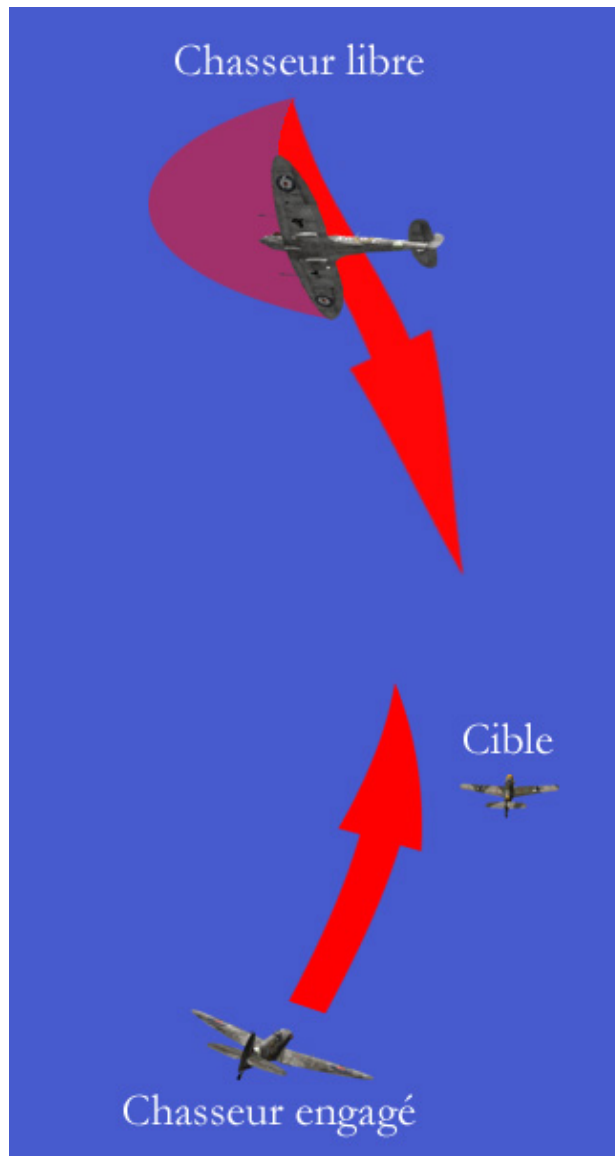
manœuvre avant de perdre toute son énergie accumulée par la prise d'altitude. En dernier recours, il pourra toujours demander au chasseur engagé de venir l'aider, même si cela est peu souhaitable, la situation tactique du combat s'inversant alors.

LE LOOSE DEUCE

Le *loose deuce* est une tactique développée par l'U.S.Navy durant la guerre du Vietnam. C'est une variante de la *double attaque*, plus complexe, plus efficace aussi, surtout plus offensive.

Avec le *loose deuce*, les pilotes ont eu envie de changer un des derniers petits défauts de la *double attaque*. La paire en *double attaque* donne en effet au chasseur libre un rôle d'appui, « au cas où ». Si vous injectez dans cette technique une dose d'offensive, vous allez comprendre le principe du *loose deuce*. Une paire pratiquant le *loose deuce* ne prend plus en compte le facteur « au cas où ». Certes, le chasseur libre gagne de l'altitude et se replace dans une position avantageuse. Mais ce n'est plus pour attendre l'ordre du chasseur engagé ! Dès qu'il est dans une position favorable, le chasseur libre prend part au combat et l'ancien chasseur engagé change son rôle, pour endosser celui de nouveau chasseur libre. Il s'agit donc d'exploiter au plus vite la position avantageuse qu'acquiert le chasseur libre durant le combat, et à alterner les rôles pour que chacun puisse accumuler de l'énergie de temps en temps.

Ainsi, au début du combat, le chasseur engagé est avant tout là pour maintenir la pression sur l'ennemi et préparer le terrain, le temps que le chasseur libre acquiert son énergie. Il doit être offensif, sans exagération. Il ne faut surtout pas perdre l'offensive (par un dépassement de l'adversaire, par exemple). Dès que la situation est favorable, le chasseur libre engage le combat et devient donc à son tour offensif. Attention, il n'y a pas deux chasseurs offensifs en même temps ! L'ancien chasseur engagé doit alors changer de rôle ! Sinon il n'y a plus l'alternance, synonyme d'avantage. Chacun assure avant tout sa défense personnelle, bien que le chasseur libre ait une plus grande part de responsabilité dans la surveillance du secteur. Contrairement à la *double attaque*, le *loose deuce* donne généralement la victoire au chasseur libre, lorsque celui-ci engage avantageusement le combat. Il n'a donc plus le rôle de « soutien » de la *double attaque*. La mort vient ainsi surtout d'en haut, rapide et précise, plutôt qu'après un combat acharné d'une dizaine de minutes. L'ennemi est particulièrement sollicité dans ce genre d'attaque. Non seulement il fait l'objet d'une pression constante mais en plus, elle est de plus en plus forte ! Lui ne fait que perdre de l'énergie, tandis que ses adversaires en gagnent à intervalle régulier !



En loose deuce, dès que le chasseur libre a gagné de l'avantage en altitude, il prend la place du chasseur engagé, qui rompt alors le combat en prenant à son tour de la hauteur

La défense n'est certainement pas un atout du *loose deuce*. C'est une technique de chasse offensive, qui ne laisse que peu d'avantages si jamais le chasseur libre est engagé par exemple. Celui-ci n'ayant pas la possibilité d'être aussi attentif que dans le cadre d'une *double attaque*, il entamera sûrement mal son combat. Le *loose deuce* est donc à pratiquer en priorité si vous êtes en situation avantageuse dès le départ. Mais comme parfois, l'attaque se révèle être la meilleure défense (puisque vous pouvez éliminer vos ennemis et donc diminuer le besoin de se défendre)... A vous de juger en fonction de la situation !

Les communications radio sont encore plus primordiales en pratiquant le *loose deuce* que les autres techniques. Le pilote engagé doit indiquer au pilote libre ce qu'il essaie de faire faire au bandit, et les résultats qu'il en attend.

Le pilote libre, lui, a généralement la meilleure vision globale de la situation, et peut ainsi souvent faciliter le travail en indiquant au pilote engagé d'influencer le virage du bandit dans telle ou telle direction plus favorable. En défense, cela peut par exemple consister à demander au pilote engagé d'entraîner le bandit dans une direction permettant au pilote libre de se placer rapidement en position de tir. En attaque, toutes les indications données par le pilote libre doivent être considérées comme de simples conseils et n'ont pas valeur d'ordre.

C'est au pilote engagé de juger s'il doit les suivre ou non, et il ne doit évidemment pas suivre des indications qui le placeraient dans une situation inutilement dangereuse.

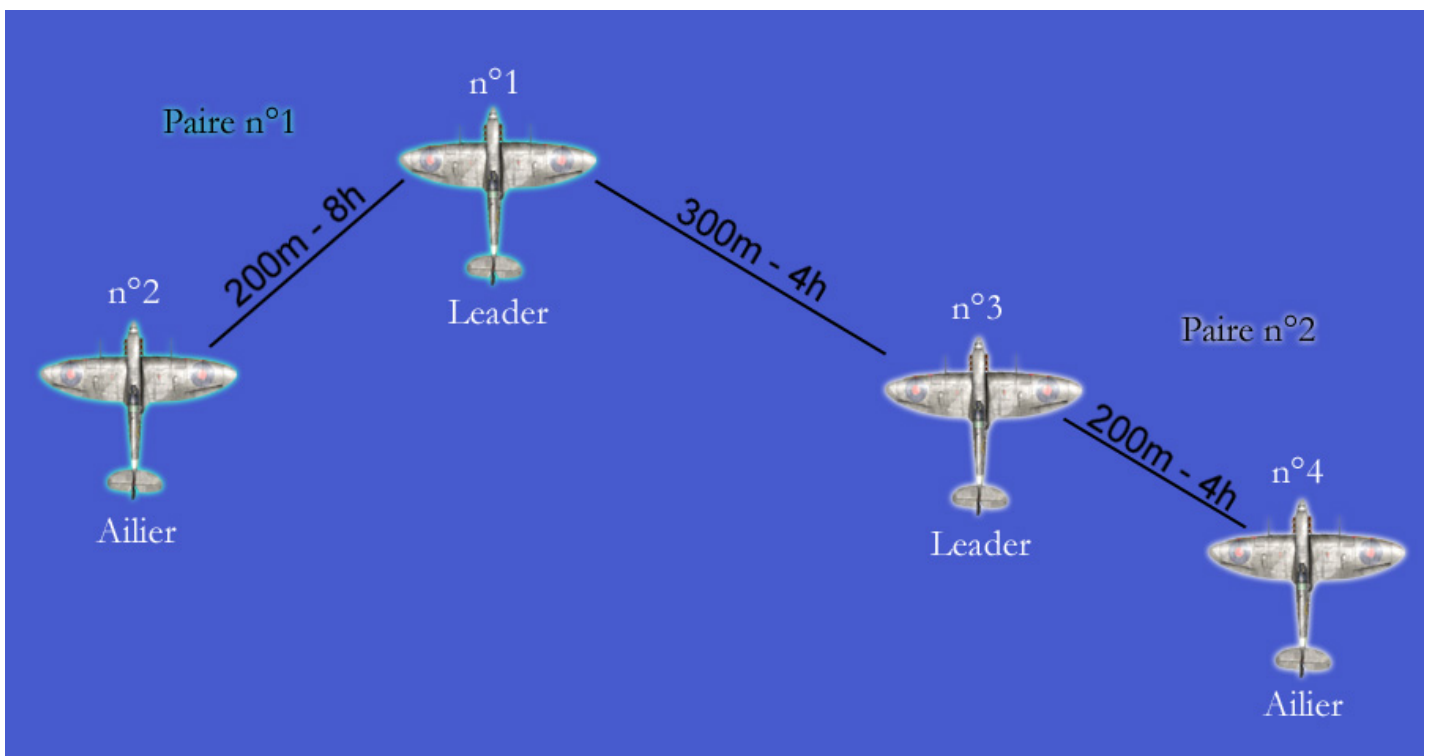
Les deux appareils étant susceptibles d'attaquer simultanément, il peut être difficile de discerner clairement lequel est le chasseur engagé, et lequel est le chasseur libre. De manière générale, **c'est au pilote libre d'annoncer son attaque et de demander un changement de rôle** si il juge qu'il est mieux positionné pour jouer le rôle de chasseur engagé.

Les situations où les deux chasseurs restent tous deux engagés durant un temps significatif doivent absolument être évitées. D'une part, lorsque chaque pilote se concentre sur l'attaque, personne ne prête attention à la défense. D'autre part, les deux pilotes engagés contre le même appareil vont naturellement avoir tendance à dériver vers le même coin de ciel. Ils vont alors non seulement se gêner mutuellement, mais aussi risquer une collision.

Dans tous les cas, une coordination efficace basée sur des communications claires et concises est rigoureusement indispensable, faute de quoi tous les bénéfices du *loose deuce* disparaissent, et il ne reste plus que deux appareils isolés et très vulnérables. En clair: des proies faciles pour l'adversaire.

La section

Les avions partent rarement sur le front tout seul ou à deux. Le dispositif le plus fréquent se compose de quatre avions, la section. Elle évolue essentiellement en « finger four ». Ce nom provient de la formation adoptée en vol de croisière, avec quatre avions, disposés comme le sont les quatre doigts d'une main. Il y a donc le leader en avant de la formation (le majeur), son ailier à sa gauche, dans ses 8h (l'index), le second leader à droite du leader principal, dans ses 4h (l'auriculaire), et le deuxième ailier, totalement à droite (l'annulaire). Ce type de formation a été d'abord utilisé par les Allemands et les Britanniques, qui sont à l'origine de l'appellation. Elle a l'immense avantage d'offrir un contrôle visuel dans les 6h de tous les chasseurs, grâce à la participation de chacun des pilotes.



La section en formation « finger four »

Quatre avions, ce sont bien sûr avant tout deux paires. Donc tout ce qui a été dit auparavant sera réutilisé en temps voulu. Discutons néanmoins d'abord du rôle de chacun des quatre pilotes au sein d'une section. Il y a deux leaders, et deux ailiers.

- **Le leader principal dirige la formation**, c'est lui qui adopte le rôle qu'avait le leader dans la simple paire. C'est donc à lui que revient la responsabilité d'assurer les check list et la navigation, de planifier une attaque ou un engagement. Il est toujours au courant de ce qui se passe au sein de sa formation. Il adapte sa vitesse au cas où il y aurait un retardataire, il communique avec les autres leaders de section, il peut aussi donner l'ordre à un de ses pilotes de retourner à la base, s'il l'estime nécessaire (dégâts sur un avion par exemple). Dans un aspect secondaire, il surveille le secteur arrière de la formation. Le leader se doit d'être **précis, rigoureux, prudent** et en même temps **vif, opportuniste**. Durant les conflits mondiaux, le leader était souvent un personnage charismatique, attachant, un peu en retrait mais impressionnant, justement par cette force sommeillant en lui. On ne vous demande pas d'être comme cela, mais cela peut peut-être vous inspirer ! Le leader principal a donc une multitude d'actions à mener au cours d'une mission. Les autres pilotes sont avant tout là pour le

soutenir dans sa tâche et l'aider, en s'accaparant par exemple certaines fonctions, engageant tout autant leur responsabilité.

- L'ailier du leader principal assure en premier la couverture du secteur arrière du leader et de la formation. **Ses yeux sont essentiellement dirigés vers l'arrière.** En combat, il travaille en paire avec le leader principal. Historiquement, ce pilote était en général le moins expérimenté. Comme toujours, le généreux leader prenait sous son aile le poulain fougueux et imprudent... Evidemment, un pilote moustachu en n°2 ne fait qu'améliorer la qualité de la section !
- Le n°3 de la formation est également leader, le leader secondaire si l'on peut dire. Le leader secondaire est avant tout là « au cas où » le leader principal aurait un souci, ou serait disparu. Il doit donc faire le même travail que le leader principal. S'assurer de la bonne tenue de la navigation et savoir comment agir en cas de rencontre ennemie. Il peut conseiller le leader principal sur tel ou tel aspect du vol, c'est également lui qui acquiesce lorsque le leader de la section parle à tout le monde. **Leader secondaire, c'est pratiquement être leader du groupe.** Il y a donc autant de responsabilité, sinon plus, car la disparition du leader peut avoir des conséquences tragiques si le leader secondaire n'est pas préparé à prendre ce rôle ! S'il en a les moyens, le leader secondaire jette de temps en temps un coup d'œil dans les 6h de son ailier. Il se concentre surtout sur le secteur avant de la formation, pour y débusquer l'ennemi.
- L'ailier du leader secondaire est le n°4. Il ferme la marche et a donc un visuel sur la totalité du groupe. Il entretient une communication privilégiée avec le leader principal, en l'informant de la tenue de formation du groupe, des éventuels points clefs du paysage, des contacts ennemis dans le ciel, d'un tir de DCA dirigé sur la formation... Cet ailier effectue donc avant tout une tâche d'observation et de communication. **Son regard est essentiellement orienté vers l'avant.** En cas de combat aérien, il forme une paire avec le leader secondaire et évolue donc sous ses ordres.

D'après ce que vous venez de lire, vous devriez avoir saisi l'importance de chaque rôle. Principalement, le leader principal dirige le groupe, le n°2 surveille les arrières de la formation, le leader secondaire aide le leader principal dans sa tâche, pour être prêt à toute éventualité et le n°4 est la voiture balai, celle qui informe et observe vers l'avant. **Tout est donc bien défini.**

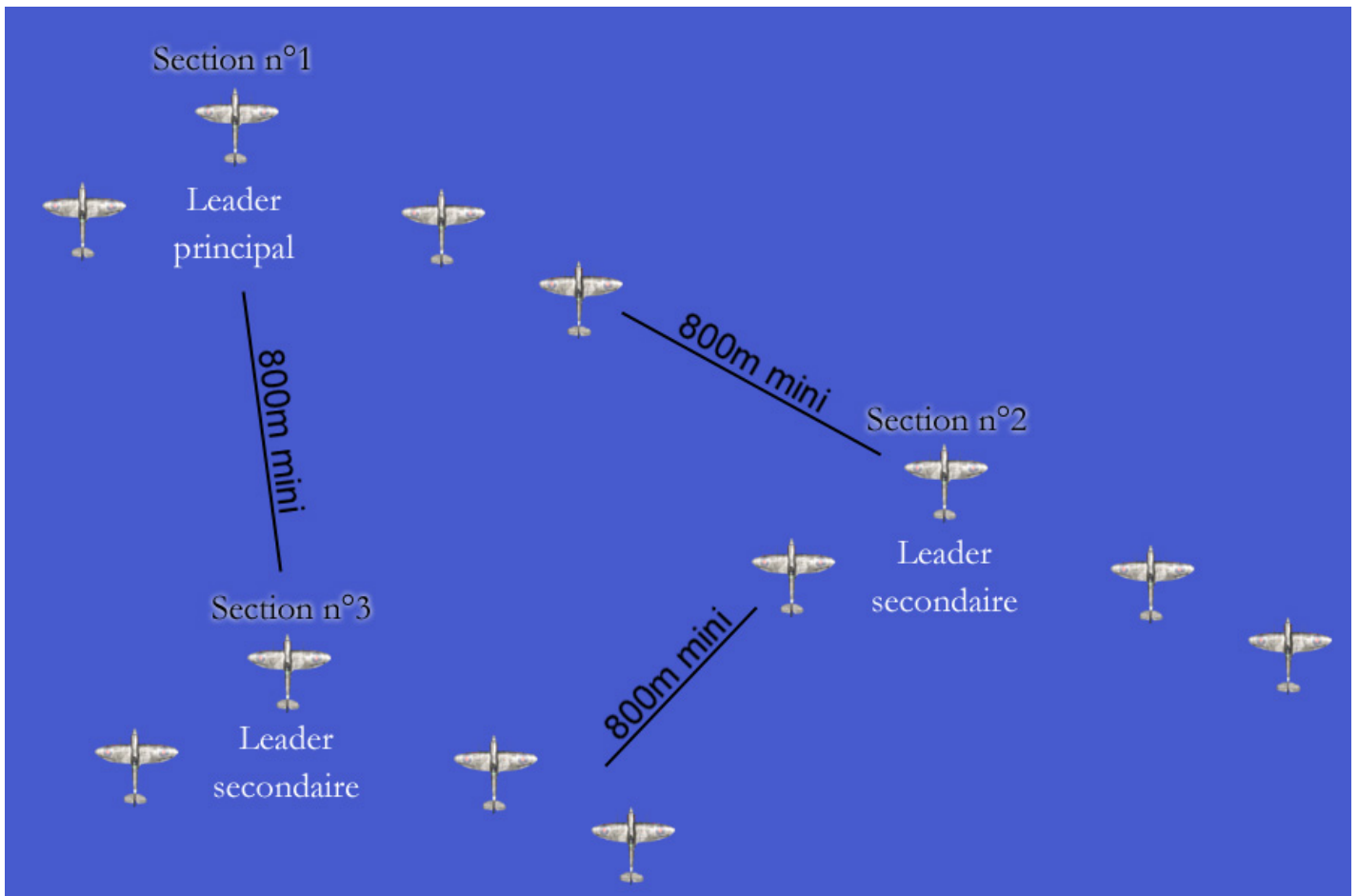
Le « finger four » est en général maintenu jusqu'à l'imminence d'un combat. En territoire ennemi, le leader peut décider de voler en formation serrée, les avions se plaçant à 300m les uns des autres, à la même altitude. Il a aussi la possibilité de demander à la deuxième paire de se décaler sur sa droite par exemple, ou de prendre de l'altitude. Si une confrontation a lieu, le leader principal donne en générale les dernières consignes avant qu'elle ne débute. Soit il envoie tout le monde dans la première passe frontale, soit il n'ordonne qu'à une paire d'y aller, soit le groupe entier fait demi-tour, soit... Il y a en fait plein de solutions, dont nous reparlerons plus tard. Sachez néanmoins que le leader principal a deux paires à sa disposition. Comme vous avez maintenant conscience de la force que représentent chacune de ces paires, il s'agit de bien les exploiter. De manière générale, le leader donne rarement l'ordre à tout le monde d'aller au casse-pipe : il jongle avec ses paires, tel un officier allierait son artillerie avec l'infanterie, avec le soutien de la cavalerie...

Le leader principal ne communique a priori qu'avec le leader secondaire, au début du combat. S'il lui donne un ordre, cela vaudra également pour le n°4. Dès que le combat est lancé, il n'y a plus que deux paires. La formation éclate, et il s'agit dès lors d'appliquer les tactiques de la *double attaque*, du *loose deuce* ou d'autres encore... Le leader secondaire se

coordonne donc avec le n°4, tandis que le n°2 fait de même avec le leader principal. Si jamais le leader principal donne un ordre qui vaut pour toute la section, **chacun est tenu de le suivre** ! Les paires sont certes indépendantes durant le combat, mais elles appartiennent toujours au même groupe. Le leader secondaire a évidemment toujours le droit de conseiller le leader principal. Tous les deux s'informent du déroulement de leurs combats, sachant que le leader principal peut coordonner ses deux paires en même temps s'il le souhaite : couvrir des secteurs différents, que cela soit dans le plan horizontal (nord, ouest, est, sud etc), ou dans le plan vertical (haute altitude, basse altitude etc) ; tendre un piège, en attirant la chasse ennemie sur une paire, pendant que l'autre paire prend de l'altitude pour ensuite retourner la situation ; amener le combat en tournoyant, ou au ras du sol, ou en haute altitude... De très nombreuses possibilités qui demandent beaucoup d'expérience pour en cerner toute la subtilité. Mais combattre en paire, c'est déjà très bien !

L'escadrille

Le plus grand dispositif dans lesquels prennent part les chasseurs est celui de l'escadrille tout entière. Il peut s'agir de huit, douze, seize, vingt-quatre avions... Comme pour la section, le vol en escadrille se transforme en un vol en paires, une fois en combat. Il faut voir l'escadrille comme une poupée russe : l'escadrille est composée de deux, trois, quatre sections, elles-mêmes constituées de deux paires chacune.



Chaque section est séparée d'au moins 800m lors d'un vol d'escadrille

Dans un tel dispositif, il y a certes un leader principal, mais les groupes sont plutôt indépendants. Chaque section a sa propre rigueur et sa propre manière de voler. **Au sein de toutes les sections, le rôle des pilotes est conservé.** Bien entendu, tous les leaders de section accusent réception des ordres généraux du leader principal, et les exécutent. Il y aura toujours un pilote qui tâchera de coordonner tous ces avions. Ce pilote peut donner une grande autonomie aux leaders de section. Il peut aussi les diriger comme des pions sur un échiquier, vu que vous avez déjà commencé à entrevoir les possibilités offensives d'une section... L'escadrille représente une force terrifiante, qu'il faut être capable de gérer. Mieux vaut commencer par laisser une large autonomie aux différentes sections, avant de vouloir s'exercer à planifier de grands stratagèmes !

Ainsi, en combat, il est très rare de raisonner en terme d'escadrille entière, à part pour ordonner le repli général par exemple. Les avions qui se trouvent dans une mêlée se coordonnent en paires, et si nécessaire, en section de quatre appareils, comme nous l'avons vu juste au dessus. C'est un maximum, car une fois de plus, la tâche est immense pour qui veut abattre un avion, surveiller son ailier, s'assurer que sa section s'en sorte, être au courant de la situation des autres sections et en plus les coordonner... A placer dans le domaine de la très grande expérience.