

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 142 (1997)
Heft: 3

Artikel: À la frontière indo-pakistanaise... : La morsure du "Cobra"
Autor: Rivet, Gilles
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-345745>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

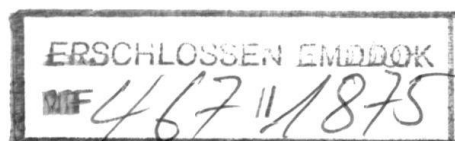
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

A la frontière indo-pakistanaise...



La morsure du « Cobra »

Par Gilles Rivet

Les sept *Cobra* en formation serrée sont embusqués derrière un bosquet, l'un des rares de ce gigantesque désert, à quelques mètres du sol ; les immenses rotors bipoles balaièrent le sable soulevant de gros nuages de poussière. L'objectif aujourd'hui est une colonne de *T-72* repérée il y a une heure. Ces chars appartiennent à une colonne indienne. Au « TOP » du chef d'escadrille, cinq hélicoptères s'élèvent au-dessus de leur cachette. À l'avant des machines, les tireurs ont fait l'acquisition de leur objectif. Encore quelques secondes et le tir commence. La puissance de feu dégagée par les *Cobra* est phénoménale. Les missiles font exploser les chars les uns après les autres. À leur tour, les canons de 20 mm entrent en action pour finir le travail. Si ces armes restent sans grands résultats sur les chars de combat, elles détruisent complètement la colonne de véhicules blindés légers et de camions qui suit. L'infanterie ennemie, aussi, est massacrée avec les 20 mm.

Lors de l'attaque, deux *Cobra* sont restés en surveillance, prêts à parer à une éventuelle riposte aérienne ennemie. Cette dernière se matérialise par l'apparition de deux *Mig*.

Bien cachés, les deux hélicoptères ont eu le temps de repérer leur objectif aérien, 4 *Sidwinds* sont tirés, un premier *Mig* explose immédiatement, le second a plus de chance et réussit, dans une manœuvre extraordinaire au cours de laquelle le pilote prend un maximum de « G », à échapper à la destruction. De chassé, il redevient chasseur. Les pilotes de *Cobra* l'ont bien compris. Ils plaquent leur hélicoptère au sol. Le *Mig* tire deux missiles. Les *Cobra* parviennent, grâce à des leurres, à en détourner trois mais le quatrième frappe le rotor de queue d'un des deux hélicoptères. Frappée à mort, la machine percute lourdement le sol. Heureusement pour son équipage, le *Cobra* a été étudié pour que son poste de pilotage blindé résiste et protège contre de tels chocs : les deux hommes peuvent sortir sans dommage de l'épave.

Dans le ciel, le duel continue. Le *Mig* se prépare pour une nouvelle passe et il va faire usage de ses canons mais, dans ce type de combat, le *Cobra* est plus agile. Tournant sur place, l'hélicoptère a largement le temps d'ajuster sa cible et d'ouvrir le feu. Surpris, le pilote du *Mig* n'a que le temps de voir arriver dans ses réacteurs une pluie d'o-

bus ; il ne lui reste plus qu'à s'éjecter. Pour lui, la quatrième guerre indo-pakistanaise va se terminer dans un camp de prisonniers. D'ailleurs, il n'y passera que peu de temps, car déjà l'ONU commence à déployer ses Casques bleus sur la frontière et les pourparlers d'armistices sont bien avancés. Pourtant, durant les quelques semaines que durera sa captivité, il pourra regretter de s'être frotté et d'avoir été piqué par les terribles *Cobra* pakistanais.

Comme vous l'avez deviné, ce récit n'est heureusement que le fruit de l'imagination. Pourtant, il correspond à ce qui pourrait se passer si, un jour, l'Inde et le Pakistan entraient de nouveau en conflit. Lors de notre visite au Pakistan, nous avons eu la chance de pouvoir visiter à Multan, dans le centre du pays, en plein milieu du désert, l'une des deux bases de l'aviation de l'armée de terre. La 31^e escadrille de combat est équipée de *Cobra*.

L'aviation de l'armée de terre utilise un ensemble de machines disparates qui proviennent de nombreux pays. En effet, soumis à un embargo durant de longues années, le Pakistan a dû faire appel à toutes les

bonnes volontés. On trouve ainsi du matériel français (*Alouette, Puma, Lama*), soviétique (*Mi-8*), américain (*Cobra, Jet, Ranger, Huey 205, Cessna Lig, Lear Jet*) et suédois (*Saab 107*). C'est à partir de 1986 que l'aviation de l'armée de terre commença à recevoir les premiers de ses trente *Cobra*. Auparavant, un groupe de mécaniciens et de pilotes s'était rendu aux Etats-Unis afin d'y acquérir les qualifications nécessaires pour l'entretien et le pilotage de cet hélicoptère.



Lorsque les *Cobra* arrivèrent au Pakistan ce fut au tour des techniciens et des instructeurs américains de faire le voyage. La dotation totale de la 31^e escadrille est de 15 machines, 10 *Cobra* et 5 *Jet Ranger*. Les pilotes au nombre de 40 sont tous des vétérans totalisant plusieurs centaines d'heures de vol, acquises au sein des différentes escadrilles de l'aviation de l'armée de terre. Ils ont en opération volé essentiellement sur *Alouette III, Puma, Mi-8*.

La formation des pilotes

Pour devenir pilote, un officier pakistanais doit être volontaire. Il a passé, bien entendu, par l'école d'Ab-bopabad où, durant deux années, il a appris son métier d'officier. Ensuite, il a rejoint une unité quelconque où il a servi durant au moins trois ans. Il s'est ensuite porté volontaire pour devenir pilote. Si après les différents tests psychotech-

niques et la visite médicale « PN », il a été retenu (les probabilités sont d'environ 10 %, il n'y a que 30 pilotes formés chaque année), il rejoint Rawalpindi où il va voler pour la première fois.

A la différence de l'aviation légère de l'armée de terre française, où les pilotes font leur première armes directement sur hélicoptère, en général l'*Alouette II*, le pilote pakistanais, lui, effectue entre 60 et 70 heures de vol sur un avion, le *Saab 107* suédois construit sous licence au Pakistan.

Au cours de cette première formation, il apprend le décollage, l'atterrissage, le vol en formation, le vol de nuit, la voltige élémentaire et la poursuite (combat aérien). Ensuite, toujours à Rawalpindi, il touche enfin aux commandes d'un hélicoptère. Cette deuxième période d'instruction s'étale aussi sur 60/70 heures de vol, au cours desquelles il

applique sur hélicoptère ce qu'il a appris à faire en avion. Après en moyenne de 120 heures de vol, le nouveau pilote pakistanais rejoint une unité.

C'est encore un « bleu » qui ne vole pas seul pour des missions opérationnelles. Durant 60 à 80 heures de vol, il va être pris en double par un ancien qui lui apprend le métier de pilote de combat. Lorsqu'il sera jugé suffisamment formé, prêt au combat, le jeune pilote est admis parmi les officiers opérationnels. Ce n'est que lorsqu'il totalisera près d'un millier d'heures de vol au minimum qu'il sera jugé parfaitement fiable. S'il le souhaite, et s'il n'est pas trop vieux, il lui est possible de faire une demande pour rejoindre une escadrille de *Cobra*. Lors de notre visite, le major Farhat venait d'arriver à la 31^e escadrille. Agé d'une trentaine d'années, il totalisait plus de 1000 heures de vol, mais il commen-

çait juste sa transformation sur *Cobra*, soit environ 40 heures de vol. Si cette transformation peut sembler longue, il faut savoir que, non seulement le pilote doit apprendre à piloter un *Cobra*, mais aussi à se servir du système d'arme. Sur un *Cobra*, les tireurs sont pilotes et les pilotes sont tireurs.

La 31^e escadrille, qui est capable d'opérer de jour comme de nuit et par n'importe quelles conditions météorologiques, a pour

mission de détruire les chars et les hélicoptères ennemis (les pilotes pakistanais s'entraînent régulièrement au combat air-air). De plus, elle peut soutenir l'infanterie, effectuer des reconnaissances armées. C'est aussi elle qui assure la reconversion des pilotes de l'aviation de l'armée de terre sélectionnés pour voler sur *Cobra*. Fortement armé, celui-ci n'est pas une machine évolutive ; pour prévenir une éventuelle attaque de chasseurs ennemis, certains sont équipés

de deux missiles anti-aérien *sidwinds*.

Les pilotes, officiellement, non limités dans leurs heures de vol annuelles, ont la possibilité de mettre au point toutes les tactiques, tant pour se défendre que pour attaquer. Fiers à juste titre de leur engin, ils se considèrent un peu comme le fer de lance de l'armée de terre pakistanaise et leur « morsure » est souvent, voire toujours mortelle !

G. R.

TO KNOW-HOW.

SULZER

Technologie schafft Werte

