

Base aérienne de Payerne

Aéronews



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Armée suisse



EDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

Le titre de cet éditorial peut certes paraître prétentieux à première vue, mais qu'en est-il réellement? La Base aérienne de Payerne vit actuellement de profonds changements. Son importance augmente de jour en jour. Elle est devenue de fait une pièce maîtresse incontournable du système de sécurité et de défense suisse. Le programme des activités et les changements pour l'année 2019 sont là pour le démontrer.

La Police aérienne 24 entre dès le 1er janvier 2019 dans sa 3^e phase d'introduction, avec l'étendue des opérations de 06h00 à 22h00, 7 jours sur 7 et 365 jours par an. Il s'agit toujours d'engager deux F/A-18 Hornet armés en l'espace de moins de 15 minutes. A noter que cette mission est garantie essentiellement depuis la Base aérienne de Payerne. L'état de préparation de la police aérienne 24 exige la présence permanente d'une équipe de 20 personnes sur place: conduite des opérations, sécurité aérienne, pilotes, mécaniciens sur aéronefs, électriciens, préparation des systèmes de piste.

L'introduction de la Police aérienne a permis de créer à la Base aérienne de Payerne 58 postes de mécaniciens et électroniciens sur aéronefs, ainsi que sept postes de pilotes. Les équipes de la Base logistique de l'armée (+20) et de skyguide (+10) sont également en phase de montée en puissance. La région de la Broye en est la grande bénéficiaire en terme de création d'emplois. La mission de l'armée et sa rai-

son d'être sont de protéger notre pays, sa population et ses infrastructures. Le F/A-18 HORNET, fer de lance de notre système de sécurité, atteindra sa fin de vie opérationnelle en 2030. Pour garantir ces prestations de sécurité dans toutes les situations géopolitiques (police aérienne permanente, interventions en cas de période de crise et défense du pays), les Forces aériennes doivent disposer d'un nouvel avion de combat. Le Conseil fédéral a mandaté le DDPS de pourvoir à la modernisation du système de défense aérienne avec des moyens aériens et des moyens de défense aérienne de longue portée. Il prévoit d'engager un programme d'acquisition global s'élevant à 8 milliards de francs qui devront être financés exclusivement par le budget ordinaire du DDPS.

L'évaluation du prochain avion de combat est en cours. 2019 verra au printemps la venue des cinq candidats sur l'aérodrome broyard. Ces cinq avions de combat seront testés sous tous les angles possibles lors d'essais en vol et au sol. D'importantes équipes de techniciens et de spécialistes des constructeurs accompagneront leurs avions sur Payerne.

Ces nouveaux défis ont également des conséquences sur la sécurité de la Base, et notamment de notre service d'incendie et de secours, qui doit s'adapter et se moderniser. Découvrez dans cette édition les évolutions en cours de notre organisation Safety.

Le visage de la Base aérienne de Payerne est aussi en perpétuelle évolution. De gros

projets sont en cours de réalisation ou de planification afin de moderniser les infrastructures. Ces travaux sont indispensables et représentent pour les 7 prochaines années plus de 300 mio frs investis sur l'aérodrome pour sa modernisation. En parallèle, auront lieu dès 2025 des extensions des casernes de Payerne. Comme ce fût le cas en 1937 déjà, avec le transfert de l'école de recrues (ER) d'aviation de Dübendorf à Payerne, les domaines renseignement et radar des Forces aériennes rejoindront la cité broyarde.

Enfin, n'oublions pas le déménagement de Lausanne à Payerne à la fin 2018 du Centre de recrutement ouest qui s'installe dans le complexe existant de la caserne DCA.

A la lecture de notre fascicule, vous découvrirez encore d'autres facettes de la Base aérienne.

Je vous souhaite à toutes et à tous une année 2019 vous apportant santé et satisfaction.



Col EMG B. Studemann
Cdt Base aérienne de Payerne

La sécurité du ciel suisse s'assure depuis Payerne



La Base aérienne de Payerne est la base principale de la mission de police du ciel confiée aux Forces aériennes. Cette mission est cruciale pour assurer la sécurité du territoire et également des avions survolant la Suisse qui pourraient se trouver en difficulté durant leur vol. Dans le cadre de la montée en puissance dans l'exécution de cette mission, les Forces aériennes couvraient jusqu'à fin 2018 l'ensemble des vols, 7 jours sur 7 dans la fenêtre horaire allant de 8 à 18h, ce qui assurait déjà près de deux tiers du trafic aérien.

Élargissement des heures de couverture

Dès le 1er janvier 2019, cette couverture s'est élargie pour couvrir tous les vols effectués au-dessus du sol helvétique entre 6h et 22h, représentant plus de 90% de l'ensemble du trafic aérien. A terme, soit à l'horizon fin 2020, cette mission sera encore étendue pour assurer la sécurité 24h sur 24h. Sur la Base, ce projet est intitulé PA24 (police aérienne 24) et représente un défi conséquent d'organisation afin de disposer en permanence des équipes nécessaires à l'exécution de cette tâche.

Concrètement, la sécurité est assurée tant de manière passive par des opérateurs radar qui surveillent la trajectoire des vols que par une patrouille de deux F/A-18 prêts à être engagés. La Centrale d'engagement



Col EMG Jérôme d'Hooghe

à Dübendorf maintient des contacts permanents avec les pays voisins, ainsi qu'avec le trafic aérien civil afin de pouvoir détecter un potentiel problème sur un vol le plus tôt possible. Si tel est le cas, l'alarme est directement envoyée par la centrale d'engagement aux pilotes et au personnel de piquet sur la base, afin que les aéronefs se trouvent en vol pour l'intervention au plus tard 15 minutes après.

Une vraie police aérienne

Le colonel EMG Jérôme d'Hooghe, responsable des opérations dans le groupe de projet PA24 nous indique que la police aérienne effectuée entre 250 et 300 missions par année. Il rassure cependant: «Toutes les missions ne sont pas des réponses à une alarme. La majorité représente des contrôles de routine, à la manière d'une patrouille de gendarmerie effectuant un

contrôle de circulation». Ces engagements sont appelées «live mission», tandis qu'une intervention rendue nécessaire par un imprévu comme par exemple la navigation ne correspondant pas au plan de vol ou un avion ne répondant plus à la radio est intitulée «hot mission».

Pilote militaire depuis 1994 d'abord sur le Mirage et à partir de 2001 sur F/A-18, diplômé en politique sécurité internationale, Commandant d'escadre et aujourd'hui Commandant remplaçant/Chef Etat-Major à la Base aérienne de Payerne, Jérôme d'Hooghe était la personne toute désignée pour reprendre depuis 2015 la responsabilité des opérations du projet PA24. Un travail qu'il juge très attractif mais qui demande une grande implication.

Car la mission demande des engagements de nuit et le weekend, aussi bien pour les pilotes que pour les mécaniciens responsables de l'entretien, de la préparation et de l'armement de l'engin. La Base aérienne a donc dû former un nombre important de collaborateurs, tout en assurant l'opérationnel. A l'inverse, le temps supplémentaire disponible pour travailler sur les avions, quand la police de ciel se trouve en alerte et les heures de vol à effectuer rendent les équipes toujours plus efficaces. ■

«Cinq candidats et une question de fond»



Maj EMG Cédric Aufranc

Point de situation avec le chef des essais du prochain avion de combat pour les Forces aériennes, Maj EMG Cédric Aufranc

Pourquoi la Suisse a-t-elle besoin de nouveaux avions de combat et lequel faut-il choisir?

Contre les menaces aériennes, il n'existe pas d'alternative réaliste aux avions de combat combinés à une défense sol-air cohérente. Si nous ne renouvelons pas nos moyens maintenant, nous n'aurons à terme plus de moyens de remplir les missions des Forces aériennes et par conséquent les missions de l'armée. La population suisse se retrouverait donc sans protection face aux menaces venant du ciel. Il est important de préciser d'emblée que le montant de 8 milliards de francs est un investissement sur 30 ans et peut être financé par le budget ordinaire de l'armée.

Par rapport au choix de l'avion, il s'agit moins de déterminer « quel appareil est le meilleur » mais plutôt « quel appareil est le mieux adapté pour la Suisse ». Un des objectifs principaux du projet est de présenter à nos décideurs tous les faits de manière objective afin de porter le choix sur l'appareil qui convient le mieux à notre armée et qui se complète le mieux avec le système de défense sol-air qui sera retenu. C'est la raison pour laquelle les deux acquisitions sont présentées dans un seul projet.

Où en est le projet et quel sont les prochaines étapes?

En juillet 2018, le premier appel d'offre a été soumis aux candidats retenus par le Conseil fédéral, soit dans l'ordre présenté des images ci-dessous, de gauche à droite: l'Eurofighter de Airbus, le F/A-18 Super Hornet de Boeing, le Rafale de Dassault, le F-35A le Lockheed-Martin et le Gripen E de Saab. Cet appel d'offre a été élaboré par armasuisse en collaboration avec les Forces aériennes et en se fondant sur les exigences du Conseil fédéral.

Les candidats doivent soumettre leurs premières offres d'ici au 25 janvier 2019. Celles-ci seront soigneusement étudiées par l'organisation du projet qui lancera un deuxième appel d'offre affiné auquel les candidats devront soumettre leurs offres définitives d'ici à l'été 2020. Pour préciser

leur deuxième offre et nous permettre une évaluation rigoureuse, les candidats sont appelés à répondre à un questionnaire de quelques 2000 questions techniques, opérationnelles et organisationnelles.

Les réponses à ces questions seront analysées et validées par l'organisation du projet. La validation se fera par différents moyens, notamment des audits sur une de leurs bases opérationnelles, des essais en simulateur et bien entendu, les essais en vol en Suisse.

Sur quels critères seront évalués les candidats?

Les candidats seront évalués selon les critères fixés par le Conseil fédéral et les directives du projet Air2030, soit: 55% pour l'efficacité opérationnelle, 25% pour le support, l'entretien et la logistique, 10% la coopération militaire et gouvernementale et 10% pour la participation industrielle et les affaires compensatoires.

Ce printemps se tiendront les essais en vol depuis Payerne, que va-t-il se passer concrètement?

De début avril à fin juin, chaque candidat viendra tour-à-tour à Payerne avec une équipe et ses avions pour environ une semaine et demie. Les avions seront tous soumis à la même série de vols d'essais, soit: Deux vols de nature technique visant à va-



lider les performances des capteurs embarqués. Cinq vols tactiques, représentant des scénarios allant de la police aérienne jusqu'à la défense aérienne en support des forces terrestres et en passant par la reconnaissance aérienne. Ces missions tactiques se feront en principe avec deux avions simultanément afin de tester les capacités d'échange des données en temps réel. Des avions et hélicoptères suisses participeront en simulation des forces adverses. Afin de pleinement tester les capteurs, un des vols aura lieu de nuit. En plus des créneaux de réserve météo, un 8^{ème} vol « libre » est prévu afin de permettre aux candidats de démontrer les caractéristiques spécifiques de leur appareil.

Des mesures de bruit sur et autour de l'aérodrome seront effectuées en parallèle aux vols d'essais par l'EMPA. Les résultats de mesures de bruit seront rendus publics.

Ces essais généreront des nuisances supplémentaires?

Les essais ne généreront pas un nombre de mouvements supérieur à la moyenne, néanmoins, les avions à l'essai ayant des réacteurs différents de ceux que l'on est habitué à entendre, il se peut qu'un bruit subjectif supérieur soit perçu.

Dans la mesure du possible, les essais de nuit seront effectués en même temps que les vols de nuit habituels des jets suisses.

Les exigences spécifiques des essais pourraient dans certains cas nous contraindre de reporter ces vols de nuit à d'autres jours de la semaine et au-delà de la période de vol de nuit coutumière. Ces vols seront maintenus au strict minimum nécessaire et feront l'objet d'avis particuliers.

Qui testera les avions et comment seront testés les appareils monoplaces?

L'équipe des essais est conduite par armasuisse sur mandat de l'état-major de l'armée. Ce team est constitué de pilotes d'essais et d'ingénieurs d'essais en vol de armasuisse et des Forces aériennes, mais également d'une multitude de collaborateurs spécialisés, dont certains de la Base aérienne ou de nos partenaires de la Base logistique de l'armée ou de l'aide au commandement, le but étant de couvrir un domaine de compétences le plus vaste possible.

Conformément aux exigences du Conseil fédéral, les avions seront dans la mesure du possible pilotés par des pilotes suisses. Le temps requis pour transiter tous les appareils afin que nos pilotes puissent voler seul étant beaucoup trop long et n'apportant pas une grande plus-value, les essais auront lieu avec des avions biplaces avec un pilote fourni par le candidat également aux commandes. Pour les avions dont

il n'existe pas de modèle biplace, soit le F-35A et le Gripen E, le pilote du candidat sera seul aux commandes, l'évaluation des résultats obtenus en vol s'effectuant sur la base des données enregistrées dans le cockpit pendant le vol.

Quels sont les étapes suivantes de l'évaluation?

Les résultats des essais en vol, des sessions en simulateur, des audits ainsi que les réponses au questionnaire seront analysés et synthétisés sous forme de rapports écrits par des d'experts sélectionnés dans toutes les branches concernées du DDPS.

Une des informations importantes qui sera tirée en première priorité de ces analyses est le nombre d'avion requis. En effet, celui-ci pourra varier d'un candidat à l'autre en fonction des résultats obtenus dans l'évaluation. Ce nombre d'avions requis servira de base pour l'appel d'offre final et définitif de chaque candidat.

C'est uniquement après la réception des offres finales en mi-2020 que les candidats seront comparés les uns aux autres afin de proposer au Conseil fédéral le candidat le mieux adapté à être le prochain avion de combat pour la Suisse. ■

www.ddps.ch/air2030



Un centre tout feu tout flamme



Selon les normes internationales, tous les aéroports doivent avoir obligatoirement un service de sauvetage afin d'assurer la sécurité en cas d'accident ou d'incidents. Sur la base aérienne de Payerne, la mise en place de PA24 et l'arrivée d'un nouveau « chef safety » ont engendré une réorganisation des services de secours. Depuis le 1^{er} janvier 2019, celui-ci a été renommé le SDIS de la Base Aérienne de Payerne (Service de Défense Incendie et de Secours) et comprend maintenant cinq composantes distinctes, réunies sous la même direction, soit trois sections Piquet de Sauvetage (spécialistes des interventions sur aéronefs), une section Service du feu (interventions urbaines), une section de levage avion, une section sauvetage lac et une section sanitaire. En tout, il s'agit de près de 210 intervenants qui assurent la sécurité en cas de coup dur.

Fort de ses 23 ans d'expérience au sein du SSLIA de l'aéroport de Genève (Service de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies de l'Aéroport), le Major Ruben Romero est le nouveau Chef Safety et le Commandant du SDIS de la Base Aérienne de Payerne. Sapeur-pompier professionnel issu du rang, il a gravi les échelons jusqu'à la fonction d'officier d'état-major et responsable de la formation du SSLIA. Il exerce également en tant qu'instructeur, notamment à l'IFA dans les feux de tunnel et de parking et les phénomènes thermiques au sein des cours cantonaux vaudois, soit tout ce qui peut potentiellement tuer un pompier. Encore inspecteur de secteur dans le domaine des SDIS urbains pour le Nord du canton de Vaud et notamment dans la région de la Broye, il était l'homme désigné pour guider les forces d'incendie et de secours de la Base aérienne, à plus forte raison avec l'arrivée de l'aviation civile et du centre de formation « PHENIX » sur l'aérodrome de Payerne.

La Suisse ne dispose pas d'un centre d'entraînement spécialisé dans les techniques et tactiques d'intervention sur aéronefs, ce qui oblige à des déplacements à l'étranger pour un entraînement le plus réaliste possible et à des simulations sans visuel le

reste du temps. Tout comme par exemple les sapeurs-pompiers de l'aéroport de Zurich, les spécialistes des aérodromes militaires s'entraînent régulièrement aux Pays-Bas dans un centre spécialisé de l'Armée de l'air néerlandaise.

Un centre de compétence fédéral

Mais cette situation va prochainement évoluer, puisqu'un important centre de compétence fédérale pour les pompiers d'aéroport sera construit sur la base aérienne de Payerne, le centre de formation « PHENIX ». Il sera composé de divers simulateurs : un jet de combat, un avion de ligne et un hélicoptère permettront d'intervenir sur des feux réels de réacteur, de train d'atterrissage, de surface ou des feux d'intérieur. Les techniques de recherches et de sauvetages pourront ainsi être régulièrement exercées. Ces feux seront des feux de gaz naturel, ce qui réduit très fortement l'impact sur l'environnement. Un feu de gaz est en effet nettement moins polluant comparé à un feu d'hydrocarbure et ne dégage aucune fumée mais il simule suffisamment celui-ci pour que les pompiers engagés puissent s'entraîner efficacement. « Il est en effet important qu'un sapeur-pompier sache utiliser adéquatement sa lance sur un feu de surface, un feu sous pression ou un feu en espace clos. Le métier de sapeur-pompier s'acquiert en pratiquant et en exerçant sur le terrain » nous indique Ruben Romero. Le centre de formation « PHENIX » répond ainsi à un besoin sur un plan fédéral et notamment pour la Base aérienne de Payerne. Comme le SDIS de la base aérienne de Payerne sera également amené à intervenir pour l'aéroport civil, il est d'autant plus vital que ses membres puissent acquérir les compétences nécessaires à ces interventions. « L'intervention sur un avion de chasse, avec son armement et ses systèmes de défense, diffère sensiblement d'un avion de ligne, lequel contient de plus grandes quantités de kérosène et plus de passagers » précise le Commandant Romero.

Le centre PHENIX sera également ouvert aux partenaires civils de la Base aérienne de Payerne, qui pourront venir s'entraîner



sur les simulateurs et pratiquer leurs techniques d'intervention, y compris en entraînement urbain, notamment sur des feux de hangar et d'ateliers. Le centre PHENIX permettra encore de pratiquer le levage d'aéronefs, ce qui consiste à rétablir une machine qui se serait posée trop brusquement ou aurait cassé son train d'atterrissage.

Un atout pour la Base aérienne

Le centre « PHENIX » permettra aux hommes du feu de la base aérienne de pouvoir maintenir leurs acquis, sans réduire le socle sécuritaire de la base pendant les entraînements. Il permettra également à la confédération de réduire les coûts induits par les déplacements à l'étranger. Ce nouveau centre de formation a également été conçu et réfléchi afin d'avoir des « zones propres » et des « zones sales », dans le but de sensibiliser les participants aux dangers de la contamination des microparticules de carbone lors d'incendies ou de fibre lors d'événements impliquant un aéronef, ainsi que de permettre une décontamination des intervenants et du matériel. Pour Ruben Romero, cet aspect de sensibilisation est essentiel dans un centre de formation. « Des procédures de décontamination doivent également être appliquées au sein des SDIS des bases aériennes et le centre « PHENIX » se doit d'être précurseur et proactif dans ce domaine ».

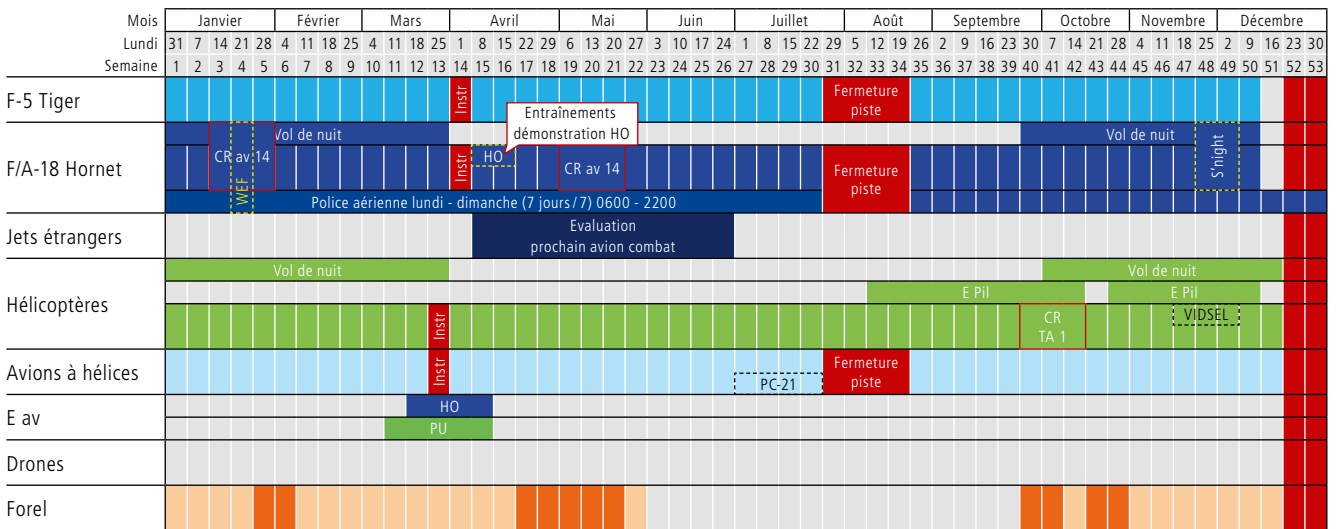
Le centre PHENIX devrait être opérationnel début 2021, mais Ruben Romero entend bien prendre de l'avance et monter en puissance dans la préparation de ses équipes, en conservant évidemment les acquis sur les jets militaires et en acquérant d'ores et déjà les compétences nécessaires à l'intervention sur les aéronefs civils. Ainsi, lorsque le Centre sera en fonction, il s'inscrira dans la continuité de l'entraînement et des augmentations d'effectifs dus à la mise en place du PA24.

« Un autre aspect important du centre PHENIX est qu'il permettra d'augmenter les interactions et les synergies avec les pompiers civils, par des formations en commun où chacun apportera son bagage et ses connaissances » se réjouit en outre Ruben Romero. Le nouveau commandant du SDIS de la Base aérienne de Payerne qui connaît bien ses homologues des services d'incendie et de secours urbains et aéroportuaires de la région, a déjà largement renforcé ce processus de collaboration et conclue sagement : « Ensemble, nous sommes plus forts ». ■

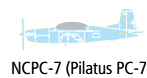


L'une des équipes hétéroclites nécessaire pour garantir la disponibilité opérationnelle ordonnée par le Conseil fédéral.

PLAN DE VOLS 2019



■ Pas d'activités avec jets de combat ■ Tirs avions planifiés à Forel ■ Place de tir de Forel ouverte ■ Vols drones planifiés ■ Vols drones possibles CR = cours de répétition



Impressum

Concept et édition: Service Communication Défense en collaboration avec la Base aérienne de Payerne

Layout: Centre des médias électroniques (CME)

Numéro: 2019/1 (janvier)

Tirage: 30000 exemplaires, distribués gratuitement aux autorités et à la population de la région.

Base aérienne de Payerne

Aérodrome militaire, 1530 Payerne

Centrale: 058 466 21 11

base-aerienne-Payerne.LW@vtg.admin.ch

www.forcesaeriennes.ch