

Base aérienne de Payerne

Aéronews



© VBS/DDPS



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Armée suisse

TERRITOIRE DE CHASSE DES FAUCONS ET DES PANTHÈRES	3
LES AMBULANCES DES AIRS	4 – 5
EN APPRENTISSAGE SUR LA BASE AÉRIENNE	6 – 7
COURS DE RÉPÈTE À SANKT STEPHAN	8



ÉDITORIAL – INCERTITUDE ET FLEXIBILITÉ

Chères lectrices, chers lecteurs,

Au moment où je rédige cet éditorial, la Suisse entre dans la 5ème vague COVID et les premiers cas du nouveau variant «Omicron» font leur apparition. Les vaccins actuels resteront-ils efficaces? Les mesures sanitaires suffiront-elles pour maintenir la bonne marche de notre système de santé? L'armée devra-t-elle à nouveau apporter son soutien aux autorités? Ce constat d'incertitude par rapport aux développements futurs n'est pas limité au secteur de la santé publique. Qu'en est-il de la situation économique? De la situation environnementale? De la situation sécuritaire en Europe et dans le monde?

Pour les acteurs de l'armée confrontés à l'incertitude, l'anticipation permet d'identifier les capacités et les moyens nécessaires en réponse aux divers scénarios de menaces et de risques envisagés.

Mais sur le court terme, ce sont surtout la flexibilité et la capacité d'adaptation du personnel qui permettent de réagir aux changements de situations rapides et je suis infiniment reconnaissant à nos collaboratrices et collaborateurs pour leur engagement exemplaire au cours des deux dernières années. C'est grâce à eux que toutes les missions ont pu être remplies! Bravo et merci.

A moyen et à long terme, il s'agit d'adapter l'organisation et les processus de la Base aérienne, de renouveler les aéronefs (avions, hélicoptères, drones), d'assainir et de moderniser les infrastructures et les systèmes aéroportuaires afin de répondre de manière flexible et adaptée aux défis potentiels des décennies futures.

Ainsi, forts des expériences de la police aérienne permanente, nous prévoyons de regrouper les fonctions et tâches «Safety» de la Base aérienne au sein d'un nouveau service SDIS (Service Défense Incendie et Secours) au cours des prochaines années. La polyvalence et la flexibilité de notre personnel pourront ainsi être ciblées plus efficacement sur leur métier de base.

Après le choix du F-35A comme nouvel avion de combat par le Conseil fédéral, et sous réserve des décisions politiques encore à venir, Payerne restera la Base d'engagement principale des Forces aériennes pour les décennies à venir. Des centaines d'emplois et un volume d'investissement immobilier important seront ainsi maintenus dans la Broye.

Après la mise hors service échelonnée des F-5 Tiger et des F/A-18 d'ici la fin des années vingt, les mouvements de jets militaires devraient être réduits de moitié par rapport aux chiffres actuels. Ces modifications de régime devront

être formalisées dans le cadre d'une révision du règlement d'exploitation militaire. A cette occasion, nous chercherons des solutions concertées en vue d'un meilleur équilibre entre nuisances sonores nocturnes et besoins opérationnels. Vos retours et réactions par rapport aux essais d'horaire modifié de la première quinzaine de janvier 2022 nous aideront à proposer des options futures.

La modernisation de nos infrastructures aéroportuaires militaires favorisera également le développement des activités de vol civiles de swiss aeropole SA et de son parc technologique. Je leur souhaite plein succès pour leur avenir!

Tous mes vœux de santé pour 2022 et bonne lecture.



Col EMG Michael Leuthold
Cdt Base aérienne de Payerne

Territoire de chasse des faucons et des panthères

Les Forces aériennes se tiennent prêtes à assurer la sécurité aérienne du World Economic Forum, pour autant que la situation sanitaire permette la tenue de l'événement.

Outre l'engagement des hélicoptères pour transporter les chefs d'Etat et autres invités de marque vers Davos, mais aussi pour garantir la mobilité rapide des forces de l'ordre selon les besoins opérationnels, il y a également lieu de contrôler l'espace aérien autour et au-dessus de la station grisonne. Cette mission est assurée par un tournus entre les trois formations de jets de combats du pays. Comme deux de celles-ci sont stationnées sur la Base aérienne de Payerne, la tâche sera effectuée depuis la Broye en 2022, grâce à l'engagement de la formation av 11, unité de milice subordonnée à notre base aérienne. Comme nous l'explique le nouveau commandant d'escadre aviation 11, le Major EMG Mario «Blacky» Schwarz, il s'agit de mettre en place une «bulle» (d'un rayon horizontal de 25 miles nautiques, soit environ 46 km, et vertical de près de 6 km) à l'intérieur de laquelle tous les mouvements sont interdits, sauf accréditation spéciale délivrée puis contrôlée rigoureusement. Si au sol, c'est la Police grisonne qui se charge

de cette tâche importante (elle est soutenue par des collègues d'autres cantons), dans la troisième dimension la présence et la capacité d'intervention sont garanties par des avions des Forces aériennes. «Le travail se fait en collaboration avec la police grisonne, qui gère la situation sur place et informe du degré de risque, principalement en fonction des rassemblements de personnalités.»

Ces informations transmises par les Autorités grisonnes sont déterminantes pour fixer les heures d'engagements de nos appareils. Les mouvements depuis Payerne seront réguliers, sans pour autant sortir de l'ordinaire: «Il n'y pas beaucoup plus de vols que d'habitude. Déjà parce pendant l'événement, nous ne faisons que ça, mais également parce que les heures de vol sont plus étirées. Habituellement, les premiers mouvements se font autour de 7h30-8h et les derniers entre 21h et 22h. Dans des cas exceptionnels, si la situation l'exige, nous pourrions aussi être amenés à décoller en pleine nuit,» détaille Mario Schwarz, qui définit les journées comme intenses, sans pour autant l'être trop. Ainsi, à peu près toutes les heures, 2 engins décolleront et 2 autres atterriront, permettant ainsi une présence aérienne dans le secteur en permanence.

En tant que commandant d'escadre, Mario Schwarz est responsable de la planification globale des avions comme des pilotes. C'est aussi lui qui s'assure que l'ensemble des moyens de la Base aérienne de Payerne soient opérationnels en permanence pour garantir la mission, en coordination avec la troupe engagée pour cette opération. «Je suis surtout celui qui profite des prestations de tous les gens autour de moi» nous glisse-t-il dans un sourire.

Une couverture 24h/24h

Il est ainsi bien placé pour parler de la réalité des interventions: «Le projet PA24 est maintenant terminé et nous sommes capables d'intervenir à tout moment. Désormais, cela s'appelle QRA, pour Quick Reaction Alert, et constitue l'une de nos tâches quotidiennes.» «Dans le cadre du QRA, les sorties sont de deux types. Nous pouvons les illustrer en faisant une analogie avec la police au sol. Les hot missions sont les cas où un véhicule devrait enclencher les feux bleus pour une



intervention urgente. Il y a dans ces cas une menace ou un danger pour quelqu'un. Avant toute chose, nous cherchons évidemment à aider. Les live missions sont plutôt des patrouilles, lors desquelles nous effectuons des contrôles spontanés, uniquement sur des appareils étatiques et consistant surtout à vérifier que l'engin est bien celui qui était annoncé.» explique Mario Schwarz. En raison du très faible trafic aérien dû à la pandémie, 2021 a été une année plutôt calme, avec aucune hot mission et 192 live. Mais lors d'une année régulière, les interventions urgentes sont bien plus régulières (18 en 2019 et 15 en 2020), alors que les missions de contrôle sont également plus nombreuses (271 live en 2019 et 290 en 2020). ■



Les ambulances des airs

Dans le cadre militaire, l'hélicoptère est un outil polyvalent. Sa capacité à se mouvoir rapidement d'un point à l'autre en évitant les embûches du terrain et sans nécessiter d'infrastructure le rend spécialement apte à remplir un grand nombre de missions.

Cela vaut tout autant dans le domaine civil où ces qualités sont connues et utilisées de longue date, particulièrement dans le sauvetage de personnes. C'est dans cette optique que les Hôpitaux Universitaires Genevois (HUG) ont mis en place, en partenariat avec la Rega depuis 1987, un service de sauvetage par hélicoptère.

Pour l'armée suisse, la Rega est un partenaire important et les synergies sont évidentes, dès lors que l'on parle du pilotage d'hélicoptère. Ainsi, pour Bertrand Tornay, pilote d'hélicoptère professionnel aux HUG et pilote milicien pour les Forces aériennes, ces deux statuts sont parfaitement complémentaires et il en retire des compétences bénéfiques de part et d'autre. Breveté pilote militaire en 1992, il travaille depuis 1999 pour les HUG et la base partenaire de la Rega. En parallèle, il est capitaine et pilote de milice à l'escadrille de transport aérien 1, opérant depuis la Base aérienne de Payerne. «Mes compétences acquises à l'armée sont largement mises à contribution dans le cadre civil, pour le sauvetage de personnes. Pour

moi, c'est extrêmement valorisant de pouvoir contribuer à sauver des vies, tout en exerçant ma passion de pilote.»

Les équipages hélicoptères des HUG sont en effet mobilisables pour des missions primaires, sur le lieu d'un accident ou d'une maladie, là où parfois une ambulance au sol mettrait bien plus de temps à arriver, surtout dans le contexte urbain de l'environnement de l'hôpital. Elles peuvent également effectuer le transfert de patients entre hôpitaux, ainsi qu'intervenir dans le domaine de la néonatalogie, pour transporter un incubateur. «Nous n'intervenons que rarement en pleine ville, vu la complexité à trouver une zone d'atterrissage. En revanche, dès que l'incident a lieu en campagne, l'hélicoptère prend vite tout son sens, en termes de gain de temps, mais également par la possibilité de transporter des patients sur un autre hôpital, plus loin, pour décharger le site des HUG en cas de victimes nombreuses, par exemple.» explique Bertrand Tornay.

Des expériences transférables

Basés sur l'aéroport de Genève, les équipages de piquet se composent de 3 spécialistes ayant chacun un rôle bien précis : un pilote, un médecin d'urgence et un ambulancier. «Chacun amène ses compétences propres, qui sont très différentes. Mais nous avons



un excellent esprit d'équipe et une longue expérience ensemble, de sorte que chacun peut donner un coup de main dans d'autres domaines. Grâce à mon expérience à l'armée, où nous volons à deux sur les Super-Puma, j'ai pu amener, avec un autre collègue qui est également pilote militaire, des idées et des connaissances pour intégrer plus les ambulanciers dans les procédures de vol. Ils ont ainsi un rôle à mi-chemin entre le médical et l'aéronautique, ce qui sert de trait d'union important entre les deux volets.» détaille ainsi Bertrand Tornay. «Au-delà de ça, nous n'effectuons pas beaucoup d'heures de vol, puisqu'il n'y a heureusement pas systématiquement des accidents nécessitant notre intervention. C'est là qu'être pilote milicien à l'armée m'aide énormément, car cela permet d'accumuler du temps de vol et d'entraînement très important, afin d'être très performant dans certaines interventions vitales. D'ailleurs, mon employeur est très conscient de l'intérêt de mon engagement militaire et en reconnaît les avantages.»





Les collègues n'étant pas pilotes militaires doivent, eux, s'entraîner en simulateur. « Pouvoir voler à l'armée est aussi une échappatoire mentale, un moyen de relâcher de la pression, tout en vivant notre passion. En effet, lorsqu'on commence ce travail dans le sauvetage aérien, on n'est pas préparé à la détresse des gens. On s'y attend, on s'engage avec ferveur dans ce domaine humanitaire, mais nous ne sommes pas médecin à la base, juste pilotes. Devoir affronter des situations médicales lourdes, parfois malheureusement des décès, ce n'est jamais évident. C'est pour cela que j'affirme que ça fait du bien de pouvoir voler dans le cadre d'entraînement militaire, avec un stress très différent et en restant néanmoins parfaitement concentrés. Cette soupape m'aide à conserver le plaisir du vol en hélicoptère. » ajoute encore Bertrand Tornay. En effet, à l'inverse des ambulanciers au sol, qui ont une formation paramédicale, les pilotes des HUG, véritables ambulanciers des airs, sont strictement formés à la

conduite d'hélicoptère mais donnent aussi des coups de main pour amener le matériel et effectuer de petites tâches, une fois l'engin posé et le médecin au chevet du patient.

Même travail, différente approche

Si piloter un hélicoptère militaire ou civil est fondamentalement pareil, la plus grande différence réside dans la préparation des vols. Là où la planification est rigoureuse et le plan de vol détaillé à l'armée, dans son emploi aux HUG Bertrand Tornay ignore de quoi sera fait chaque jour : « Le matin, on vérifie l'appareil, on se renseigne le plus précisément possible sur la météo, de manière à savoir ce qui est réalisable ou pas, on fait un briefing de l'équipage et ensuite on se tient prêt à être dans les airs en 5 minutes, mais sans savoir ce qui nous attend. Au final, les décisions sont toujours prises à trois. L'hélicoptère est rapide, mais plus influencé par les aléas de la météo qu'une ambulance au sol. C'est surtout compliqué en hiver,

avec les longues périodes de brouillard. Le but est toujours de sauver des vies, mais pas de mettre trois personnes supplémentaires en danger » insiste notre interlocuteur. Il précise encore qu'en intervention primaire, si les équipages hélico font toujours leur maximum, la sécurité des patients et des équipages reste prioritaire face aux risques démesurés. À l'inverse, dans le cas d'un transfert de patient, les garanties que celui-ci soit sans risque pour le patient doivent être plus importantes, même s'ils ne sont généralement pas prévus à l'avance. Par conséquent, si le vol présente des risques, le transfert n'est jamais tenté par la voie des airs.

Pour Bertrand Tornay, voler pour les HUG et la Rega prend tout son sens : « à chaque retour de vol, on sait pourquoi on a décollé. » Son engagement militaire est également essentiel et complémentaire à ses yeux : « L'armée m'a permis d'emmagasiner quantité d'expériences et de garder tout le plaisir de mon travail. » ■

En apprentissage sur la Base aérienne

Le centre de formation de la Base aérienne de Payerne forme chaque année des apprentis dans différents domaines, dont en particulier la polymécanique.

Axés en priorité sur le développement des jeunes, les formateurs travaillent en étroite collaboration avec les équipes de la Base aérienne, afin d'être en mesure de proposer aux apprentis un stage de plusieurs mois sur avions ou hélicoptères militaires. C'est ainsi que durant leur quatrième année, ceux-ci ont l'opportunité de découvrir le monde fascinant de la mécanique aéronautique, parfaitement encadrés par des mécaniciens chevronnés et motivés. Cette période leur permet d'acquérir des compétences supplémentaires, en mettant leurs connaissances à l'épreuve directement sur des engins de haute précision.

Colin Rüfenacht, en 4e année d'apprentissage de polymécanicien et actuellement en stage à l'atelier de maintenance du transport aérien, répond aux questions de la rédaction.

Qu'est-ce qui vous a motivé à faire votre apprentissage au Centre de formation de la Base aérienne ?

J'ai grandi à Corcelles-près-Payerne, donc à côté de l'aérodrome. Je savais qu'il s'agissait d'une entreprise formatrice renommée dans notre région. J'étais très intéressé par la polymécanique, alors j'y avais fait un stage découverte, qui m'avait confirmé mon attrait pour le métier et pour le Centre de formation. J'ai donc postulé et après un stage pratique dans le cadre du processus de sélection, j'ai été engagé pour mon apprentissage. J'avais évidemment envoyé mon dossier à d'autres employeurs, mais c'était ma priorité d'intégrer ce Centre de formation, plutôt qu'une entreprise privée.

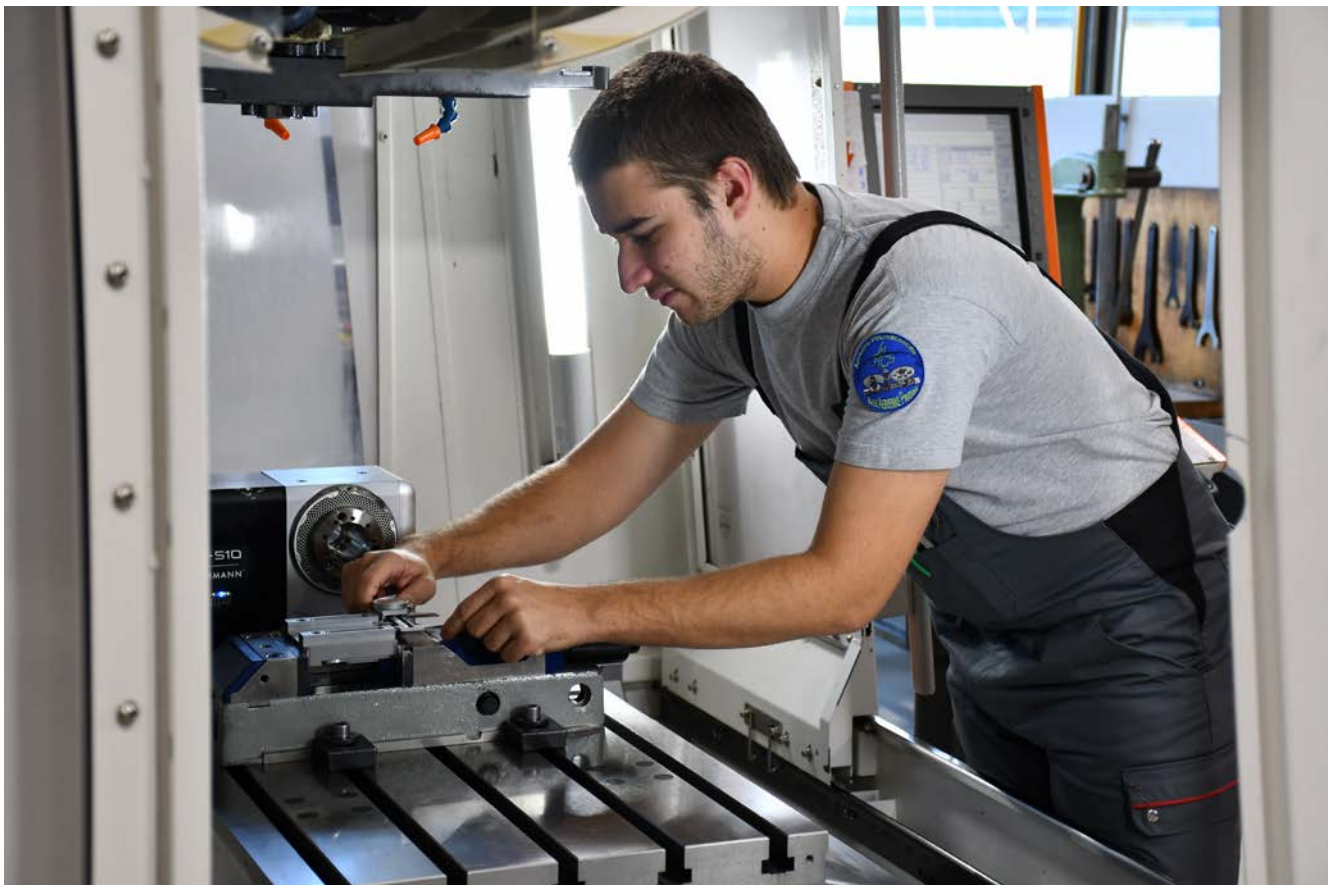
Quels en sont les avantages à vos yeux ?

Tout d'abord, comme il s'agit d'un centre de formation, l'accent est vraiment mis sur les jeunes en formation. Nous sommes formés au métier et mieux préparés pour réussir les

examens. Comme ce n'est pas une entreprise de production, nous sommes libres de travailler sur des pièces spécifiques, à chaque fois différentes, sans obligation de produire des grosses séries à l'identique. Lorsque quelque chose est maîtrisé, nous pouvons avancer dans l'apprentissage. De manière similaire, nous disposons de formateurs attirés, qui sont davantage disponibles à notre profit. Je dirais que le gros avantage, c'est qu'ils prennent le temps de faire une explication claire, plutôt que devoir recommencer plusieurs fois « vite fait ». Enfin, l'opportunité de faire un stage sur des avions ou des hélicoptères est un gros plus à mes yeux, car ce sont de très belles machines et c'est hypermotivant.

Justement, est-ce que vous aviez un intérêt particulier pour le domaine de l'aviation avant votre apprentissage ?

Comme tout le monde, ça m'a toujours fasciné de voir d'aussi gros appareils voler et





je me suis toujours interrogé sur comment cela était possible. Cela dit, je ne m'y étais pas spécialement intéressé au sens de la mécanique. En revanche, c'est tout de même une opportunité unique de voir l'intérieur et de découvrir la machinerie complexe à l'ouvrage. Le stage permet d'approcher des engins spéciaux et de découvrir d'autres manières de travailler et d'envisager la mécanique. Après avoir travaillé dans ce domaine, je serais motivé à continuer dans le domaine aéronautique, sur la base ou ailleurs, même si bien d'autres secteurs me passionneraient également.

Comment se déroule l'apprentissage au Centre de formation ?

Les deux premières années, nous suivons la formation de base, qui se déroule exclusivement au centre d'apprentissage à Payerne. Nous apprenons à travailler sur les machines conventionnelles et découvrons les 4 secteurs de polymécanique, soit le tournage, le fraisage, l'ajustage et le montage. Nous usinons principalement des pièces d'exercice et parfois quelques commandes pour des clients, notamment la Base aérienne. En troisième année, nous avons la formation sur machines CNC, pour des pièces plus complexes. Nous

commençons également à faire des stages à l'extérieur, dans différentes entreprises privées, ce qui permet de découvrir d'autres facettes du métier, principalement les avantages et les contraintes d'un travail dans une entreprise. Puis enfin, lors de la dernière année, nous bénéficions de ce stage sur la Base aérienne proprement dite, où nous travaillons sur les avions et les hélicoptères.

Quelles sont vos tâches durant ce stage ?

Nous avons l'opportunité d'usinier des pièces mécaniques pour différents appareils, notamment de mesure. Je précise que nous n'usinons pas directement des pièces de rechange pour les avions ou hélicoptères, car celles-ci font l'objet d'une certification aéronautique très pointue. En revanche, nous effectuons la réparation et la maintenance des aéronefs avec les équipes de Payerne, consistant surtout à vérifier l'état des pièces, et à s'assurer du bon fonctionnement des systèmes, pour garantir que les équipages qui utilisent les appareils n'aient pas de problèmes. Nous gérons aussi certaines pannes et travaillons au service de vol. Cette diversification est enrichissante, car nous découvrons un autre aspect du travail. Nous sommes bien encadrés et pouvons poser

nos questions. Ce qui est à la fois rassurant et nous donne confiance, c'est de constater que nous possédons des bases solides dans le métier.

Enfinement, comment se termine la formation et quels en sont les débouchés ?

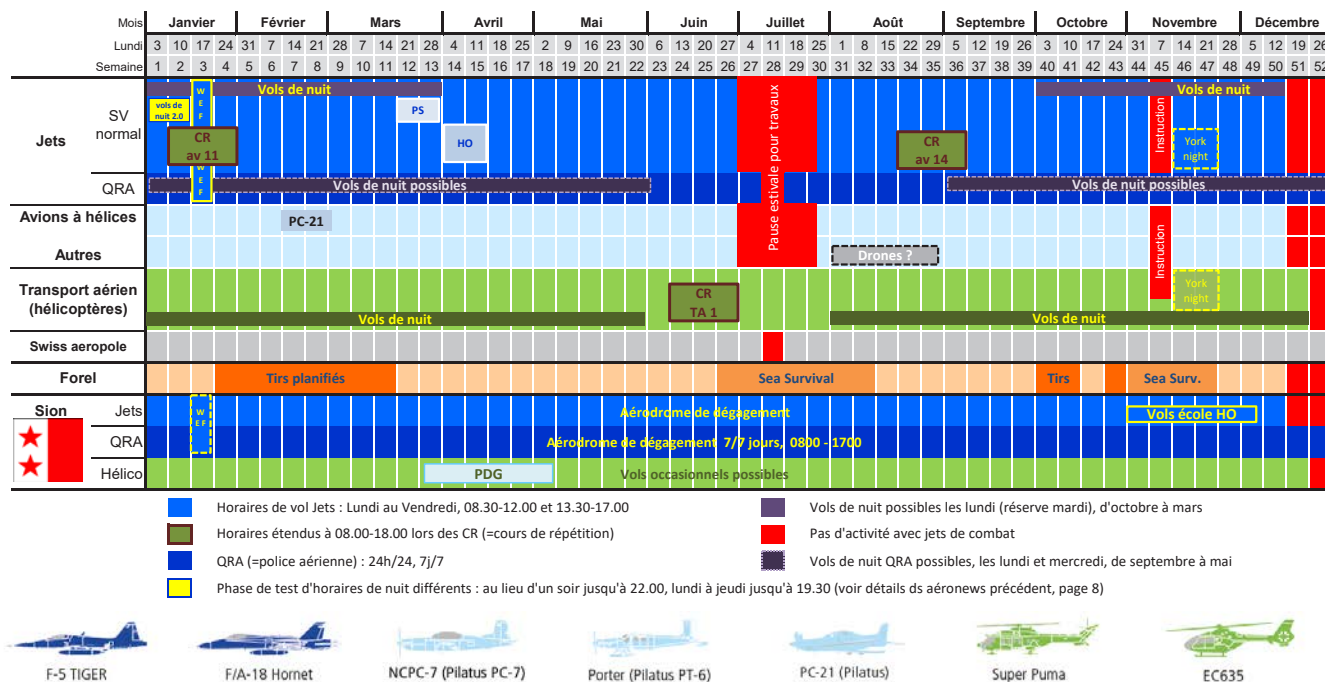
L'apprentissage débouche évidemment sur un CFC de polymécanicien. Concernant notre travail pratique final, deux choix s'offrent à nous : soit il s'effectue sur les F/A-18 directement, ce qui rallonge la durée du stage sur la Base, soit il se déroule au Centre de formation, où le but est de concevoir un prototype sur plan, sans que ce soit forcément lié à l'aviation, puis ensuite de le fabriquer complètement. Ceux parmi nous qui sont intéressés à poursuivre avec une maturité, par exemple pour pouvoir ensuite intégrer une école d'ingénieurs, optent souvent pour la première solution. Pour ma part, j'ai choisi la deuxième variante, car c'est surtout l'usinage sur machines CNC et la conception de pièces en 3D qui m'intéressent. Dans les deux cas, les débouchés sont nombreux avec cette formation. Personnellement, je vais chercher directement un travail après l'apprentissage. Il y a beaucoup de secteurs mécaniques différents qui recherchent des polymécaniciens. ■

Cours de répète à Sankt Stephan



En octobre 2021, la formation de transport aérien 1, d'ordinaire stationnée à Payerne, a mené ses opérations pendant 3 semaines depuis l'ancien aérodrome militaire de Sankt Stephan, réactivé pour l'occasion. L'une de ses missions a consisté à accueillir durant 3 jours la formation d'aviation 14, autre entité subordonnée à Payerne. Celle-ci a engagé des F/A-18 depuis cette piste un peu plus courte que d'ordinaire et « bien cachée » au fond la vallée du Simmental, pour le plus grand plaisir de nombreux curieux et avec l'assentiment de la population locale.

PLAN DE VOLS 2022 (sous réserve de changements)



Impressum

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

Layout : media f, Payerne

Numéro : 2022/1 (janvier)

Tirage : 28000 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