

Base aérienne de Payerne

Aéronews



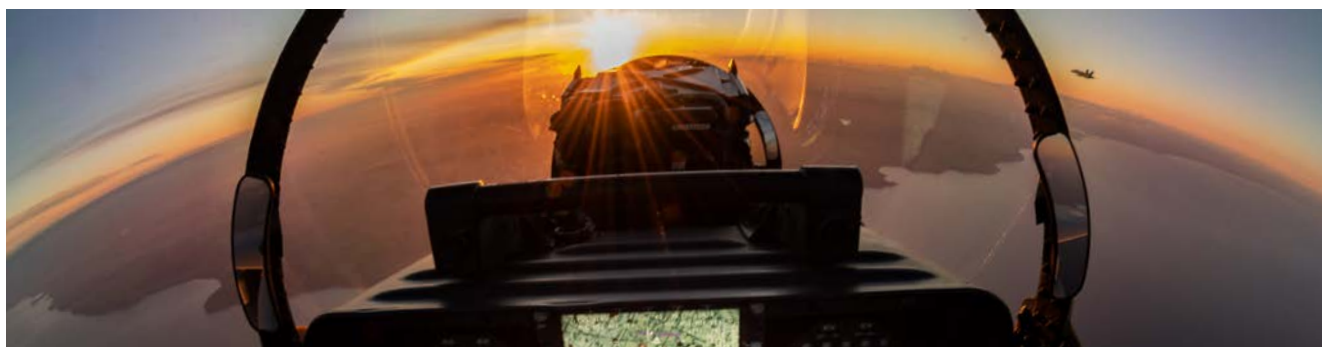
© VBS/DDPS



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Armée suisse

LES PIEDS SUR TERRE, LA MAIN SUR LE MANCHE ET LE REGARD VERS L'AVENIR	3
LE NOUVEL AVION DE COMBAT SERA LE F-35A	4 – 5
RUAG S'INVESTIT À PAYERNE	6 – 7
VOLS DE NUIT JET: «VERSION 2.0»?	8



ÉDITORIAL – PRÉPARER L'AVENIR

Chères lectrices, chers lecteurs,

Comme annoncé de longue date, le Conseil fédéral a choisi fin juin le nouvel avion de combat destiné à garantir la souveraineté du ciel helvétique pour les décennies à venir. Ce sera le F-35A de Lockheed Martin, retenu parmi les quatre candidats en lice. Vous trouverez dans cette édition de plus amples informations à son sujet, ainsi qu'une mise en perspective par le nouveau commandant des Forces aériennes, le divisionnaire Peter «Pablo» Merz.

Autre sujet de ce numéro, nous souhaitons la bienvenue à une douzaine de nouveaux collaborateurs de RUAG à Payerne, dont la tâche de maintenance lourde sur les vénérables F/A-18 permettra de garantir au mieux leur disponibilité opérationnelle jusqu'à l'arrivée des nouveaux avions.

Durant la pause estivale de quatre semaines, d'importants travaux de rénovation de piste, de mise en séparatif des eaux et d'amélioration du réseau de distribution électrique ont eu lieu sur l'aérodrome. Le temps maussade de cet été a d'ailleurs nécessité la poursuite

des travaux durant les weekends afin de remettre les infrastructures aéroportuaires aux utilisateurs dans les délais planifiés! En parallèle, les chantiers du centre de formation de lutte contre le feu (Phénix), de la nouvelle halle de transport aérien ainsi que l'agrandissement du garage de la base logistique de l'armée se poursuivent.

Moins visible, la planification des adaptations des infrastructures dédiées au nouvel avion de combat est en phase de finalisation en vue du prochain message immobilier du Parlement fédéral.

Tous ces chantiers actuels et futurs représentent des investissements très importants, dont profitent également les entreprises régionales. Ils permettront en plus de diminuer considérablement l'empreinte écologique de l'aérodrome grâce à leur chauffage au bois et à leurs milliers de mètres carrés de panneaux solaires photovoltaïques.

Je vous souhaite une excellente lecture!



Col EMG Michael Leuthold
Cdt Base aérienne de Payerne

Les pieds sur terre, la main sur le manche et le regard tourné vers l'avenir

Fraîchement nommé commandant des Forces aériennes, le divisionnaire Peter Merz reprend les rênes à un moment crucial pour l'armée suisse. En effet, l'acquisition et la mise en service de moyens modernes qui vont permettre de garantir les missions exigées par nos Autorités constituent à la fois un très grand défi et une opportunité extraordinaire. Nous l'avons rencontré pour qu'il nous explique sa vision du travail, les défis du futur et la place de la Base aérienne de Payerne.

Pouvez-vous nous détailler un peu votre parcours personnel?

Avant tout, je tiens à préciser que je ne souhaite pas me mettre en avant. Je ne suis qu'un membre de l'équipe, que j'appelle souvent «la grande famille». Ingénieur de formation, j'ai débuté ma carrière de pilote militaire en 1990, à Dübendorf. En 2006, j'ai pris le commandement de l'escadre d'aviation 13 basée à Meiringen, puis suis devenu commandant de cette même Base aérienne de 2009 à 2015. Après cela, j'ai été responsable de la conduite et de la planification des Forces aériennes pendant 2 ans, puis chef du projet nouvel avion des Forces aériennes en 2017.

Comment voyez-vous votre rôle, en tant que commandant des Forces aériennes?

Les Forces aériennes fonctionnent bien, je ne viens pas pour tout révolutionner! Évidemment, chacun a sa manière de travailler et je tiens à apporter un vent nouveau. Je garde toutefois pour l'instant le rythme de conduite actuel, car la priorité est avant tout d'assurer la mission quotidienne de sécurité. En parallèle, nous devons garantir la réussite de l'introduction des nouveaux systèmes. Pour réaliser ces deux objectifs, je veux mettre le personnel au centre, car la motivation et l'investissement de chacun sont selon moi la clé du succès. Dans ma vision du travail, les ressources humaines sont en effet la plus grande valeur, qu'il faut soigner en permanence. C'est pourquoi je tiens à être un chef visible et à l'écoute des préoccupations des collaborateurs des Forces aériennes. Enfin, un autre point essentiel pour moi est la communication, pour mieux informer le public et améliorer sa compréhension de notre rôle. Je tiens à travailler en transparence et



en collaboration avec toutes les régions et particulièrement celles qui entourent nos bases aériennes.

Dans le cadre du nouveau concept de défense aérienne, est-ce que le rôle de Payerne va changer?

Payerne reste la base d'engagement principale, le pilier central de notre concept. La Base aérienne de Payerne est un partenaire digne de confiance et nous voulons garantir les postes de travail et d'apprentissage. En parallèle, nous voulons renforcer la collaboration avec la région, entendre ses souhaits et trouver ensemble des solutions acceptables pour tout le monde. C'est déjà le cas, notamment avec l'engagement accru de RUAG à Payerne et l'évaluation de nouvelles solutions pour les vols de nuit. [NDLR : voir page 8]

En tant que commandant des Forces aériennes, quel regard portez-vous sur l'arrivée d'un nouvel avion de combat?

C'est un grand défi d'introduire ces nouveaux systèmes, tout en réduisant les anciens, afin d'assurer en permanence la mission de défense, qui reste notre raison d'être. Le futur des Forces aériennes n'est pas juste le F-35, mais tout le concept de défense aérienne qui va être amélioré, puisque la défense sol-air va être intégrée désormais avec les avions. En réalité, ce changement massif l'est non seulement pour la troisième dimension mais pour l'armée dans son ensemble. C'était un long processus, depuis la définition initiale des besoins, jusqu'au choix final et il s'agit maintenant d'assurer l'intégration de ces systèmes, tout en intégrant la question écologique dans nos réalisations. ■

Le nouvel avion de combat sera le F-35A

À l'issue d'un processus d'évaluation approfondi, le Conseil fédéral a sélectionné le F35A en tant que prochain avion de combat pour la Suisse. Développé par Lockheed Martin, ce «jet» est le choix logique de par sa supériorité technologique, ainsi que de par ses coûts d'acquisition et d'exploitation réduits.

Une technologie supérieure...

L'évaluation suisse des différents candidats a clairement démontré la nette avance technologique du F-35A, améliorant et élargissant les capacités de l'armée dans de multiples domaines. Par exemple, il dispose de systèmes innovants, très performants et hautement interconnectés pour la surveillance et la protection de l'espace aérien. La performance et la mise en réseau de ses capteurs lui confèrent une avance décisive dans sa propre capacité à détecter les autres aéronefs, ce qui est primordial notamment dans la mission de police aérienne. De plus, et même si la police aérienne est une mission quotidienne importante, elle n'est pas la seule, la défense aérienne demeurant la raison d'être des Forces aériennes. Ici également,

l'avance technologique de cet appareil lui permet d'être extrêmement efficace au vu de la taille du territoire suisse avec une grande capacité de survie qui lui est conférée par sa furtivité. À la défense aérienne s'ajoutent les missions de reconnaissance aérienne et l'attaque au sol, qui sont également des missions importantes pour l'armée dans son ensemble. Dans tous ces domaines, le F-35A est en mesure de remplir les missions exigées avec une très haute efficacité opérationnelle, aujourd'hui et dans le futur.

...qui procure un net avantage écologique

Le pilotage et la gestion des systèmes du F-35A sont hautement automatisés, permettant au pilote de focaliser une plus grande partie de son attention à la situation tactique. En combinaison avec des simulateurs de pointe, cette facilité d'utilisation permet un très haut niveau de maîtrise de l'appareil tout en ne nécessitant qu'un nombre d'heures de vol d'entraînement réduit par rapport aux F/A-18 actuels.

En comparant avec l'ensemble des heures de vol de la flotte actuelle des F/A-18 et des F-5, le F-35A permettra une réduction de

25% des émissions de CO₂ et participera ainsi aux efforts entrepris par l'armée pour réduire son empreinte carbone. En outre, ce jet sera apte à voler avec une part importante de biocarburant en lieu et place du kérosène ordinaire.

Nuisances sonores également prises en compte

Lors des essais en vol de 2019, les décollages du F-35A ont été mesurés à environ 3 décibels (dBA) de plus que les F/A-18C/D actuels. D'une part, cette différence est à peine perceptible pour l'oreille humaine, et de l'autre, il est important de préciser que les procédures de décollage employées lors des mesures n'étaient pas encore parfaitement optimisées dans l'optique de réduire le bruit aux alentours de l'aérodrome, ce qui sera le cas lorsque le F-35A sera introduit en Suisse. À cela, il faut ajouter que c'est non seulement le bruit «par décollage», mais également le nombre total de décollages qu'il faut prendre en compte afin de quantifier l'exposition totale au bruit au cours d'une année. Or, non seulement le nombre d'heures de vol total sera réduit, mais à cela s'ajoute le fait que



la durée des missions d'entraînement sera un peu plus longue qu'aujourd'hui, grâce à une capacité d'emport de carburant plus important. En finalité, par rapport au nombre d'engagements d'avions de combat avec la flotte actuelle de F/A-18 et F-5, il est estimé que le nombre de mouvements totaux sera réduit environ de moitié, ce qui compensera la légère augmentation du bruit produit par décollage individuel.

Des coûts maîtrisés par la quantité de commandes

Le F-35A est le candidat le plus avancé technologiquement et le meilleur marché. Si cela peut à priori sembler contradictoire, c'est en fait explicable très simplement: le coût initial de la recherche et du développement est divisé par un très grand nombre d'appareils! En effet, les commandes en cours à travers le monde sont constituées de plus de 3000 F-35, dont environ 2400 du «type A», et ces chiffres ne cessent d'augmenter. Outre les états-Unis, de nombreux pays, y compris européens, ont fait le même choix, notamment l'Italie, les Pays-Bas, la Belgique, la Norvège, le Danemark et la Pologne. De

nombreux autres États pourraient encore prochainement se porter acquéreurs.

Ce plus grand nombre d'utilisateurs se répartissant les coûts permet une baisse conséquente du prix d'achat. Par ailleurs, les prix d'acquisition et d'exploitation sont contractuellement garantis par le gouvernement des Etats-Unis, ce qui offre une grande sûreté sur la maîtrise des coûts. Il est également important de souligner que de nombreux autres États sont partie prenante dans le maintien des capacités et les développements à venir de cet appareil, contribuant ainsi à assurer la pérennité logistique pour bien au-delà de 2060.

Autonomie des données garantie

Dans sa décision, le Conseil fédéral a également tenu compte des dépendances technologiques du fabricant et du pays de fabrication. Ces dépendances ne peuvent pas être totalement exclues lors de l'acquisition de systèmes. Cependant, il a été démontré que tous les candidats garantissaient l'autonomie nécessaire des données. Le F-35A assure tout particulièrement bien la cybersécurité, car la cybergestion, la sécurité

de l'architecture de calcul et les mesures axées sur la cyberprotection sont assurées de manière exhaustive.

Comme tous les autres candidats, le F-35A permet à la Suisse de déterminer elle-même les données qu'elle veut échanger avec d'autres forces aériennes par liaison de données ou les données logistiques qu'elle veut renvoyer au constructeur. Quant à l'exploitation et à la maintenance de l'avion, elles seront effectuées en Suisse par les Forces aériennes et RUAG Suisse.

Un choix des plus logiques

A l'appel d'offre, la Suisse a défini quatre critères d'évaluation principaux: efficacité opérationnelle, support logistique, coopération et affaires compensatoires. Le F-35A arrive largement en tête de trois premiers critères et a également obtenu de loin le meilleur résultat en matière de coûts d'acquisition et d'exploitation. Il est donc cohérent et logique qu'il ait été retenu comme prochain avion de combat pour la Suisse. Le F-35A remplit ainsi avec la plus haute efficacité opérationnelle les missions de l'armée tout en respectant au mieux les finances de l'Etat et le climat. ■



RUAG s'investit à Payerne

Dans le cadre du cycle de vie des F/A-18, des « services » réguliers sont effectués, comme sur tous véhicules, afin de contrôler le parfait fonctionnement et de conserver l'aéronef opérationnel à très long terme. Ces maintenances se déroulent après un certain nombre d'heures de vol (contrôle périodique basique toutes les 50 heures, maintenance plus poussée toutes les 100 heures, ...). Ainsi, chaque Hornet est quasi entièrement démonté toutes les 300 heures, afin que tous les systèmes soient vérifiés scrupuleusement, de manière à garantir des engagements en toute sécurité de nos pilotes. Il s'agit du programme G3/G6.

Ce travail fastidieux mais capital a longtemps été mené uniquement dans les usines RUAG d'Emmen. En 2018, les mécaniciens de Payerne ont également débuté cette opération, en parallèle à la permanence nécessitée par la mission de Police aérienne (voir Aéronews 2018/2). À la même époque, une délégation de responsables politiques de la région a obtenu du Conseiller fédéral en charge de la Défense qu'une partie de cette activité de la firme lucernoise soit effectuée depuis la principale base opérationnelle et que les emplois soient créés en conséquence.

Ainsi, depuis le début de cette année, les membres de l'équipe de maintenance RUAG procèdent à un G3/G6 depuis Payerne. Nous avons rencontré l'un d'eux, Sylvain Bommer, 24 ans. Il nous parle de son quotidien, à la croisée des chemins entre une entreprise civile, partenaire de l'armée suisse, et la vie militaire d'une base aérienne.

Vous êtes mécanicien chez RUAG en poste à Payerne, qu'est-ce que cela représente pour vous?

Je viens d'ici et j'habite juste à côté, donc pour moi c'était l'idéal. Je travaillais déjà plus ou moins sur la base, chez Boschung, donc lorsque j'ai vu dans la presse locale que RUAG mettait au concours des postes de mécanicien sur avion à Payerne, j'ai saisi l'occasion. Je suis passionné d'aviation, mon père travaillait déjà ici et petit, je venais parfois avec lui et je pouvais voir les avions de loin. Pour un jeune du coin, c'est une chance de travailler ici, dans ce cadre.



Comment se passe la collaboration avec les équipes de la Base aérienne?

Il y a une excellente collaboration, je dirais même une vraie entraide. Les mécaniciens de la Base aérienne ont leur avion attribué sur lequel ils opèrent la maintenance et nous le nôtre, donc bien sûr, chacun travaille sur son engin, mais il y a en permanence un échange de compétences, un vrai partenariat. C'est également le cas avec l'équipe qui se trouve à Emmen, qui est très à l'écoute de nos besoins également.

Vous avez appris le métier de mécanicien automobile et camion: est-ce fondamentalement différent de travailler sur un avion?

Oui, effectivement, il s'agit de deux mondes complètement différents. J'ai justement fait mon apprentissage au garage de la Base logistique de l'armée à Payerne, avant de travailler principalement sur les balayeuses chez Boschung. Sur ce genre d'appareils, pour chaque élément mécanique, le plus important est qu'il soit bien fixé et qu'il fasse son travail. L'engin n'est

pas soumis aux mêmes pressions qu'un avion, qui évolue dans les airs à grande vitesse. Donc même s'il y a une petite rayure sur la pièce, cela n'aura pas d'importance, alors que sur un F/A-18, ce genre de détail peut avoir de lourdes conséquences, à long terme. Donc la précision est d'autant plus importante. Une autre différence majeure est que nous travaillons sur la base d'un manuel où tout est détaillé. On effectue donc la tâche point par point. Nous réfléchissons beaucoup en amont, avant de commencer à toucher aux différentes pièces, à la manière la plus optimale d'aborder le travail. Ici, ce qui compte avant tout c'est la qualité, pas la quantité. La perfection est nécessaire, et c'est pourquoi nous prenons le temps nécessaire pour réaliser chaque étape à 100%, sans compromis. La sécurité des pilotes peut en dépendre.

Au niveau personnel, qu'est-ce qui vous plaît particulièrement dans ce travail?

Comme je le disais, je suis passionné d'aviation depuis tout petit, donc travailler sur un avion de combat, c'est évidemment particulièrement intéressant. Je dispose aussi d'un bon potentiel de progression, car il y a différents niveaux de difficulté de travaux, en fonction des pièces sur lesquelles on travaille. Les niveaux supérieurs requièrent des certifications supplémentaires, ce qui offre des possibilités de continuer à apprendre et à appliquer ces nouvelles connaissances. J'apprécie aussi tout particulièrement l'esprit d'équipe.



Combien d'employés de RUAG travaillent avec vous sur la Base?

Nous sommes actuellement une équipe de treize, composés de mécaniciens, de contrôleurs, de NDI (Non-Destructive Inspection) et de ferblantiers. Une personne supplémentaire va bientôt nous rejoindre pour un total de quatorze postes à plein temps à Payerne. Nous sommes essentiellement une équipe jeune, de différents horizons, avec des compétences différentes que nous pouvons mettre en commun. À partir d'octobre, nous allons nous réorga-

niser en deux équipes de huit heures, pour optimiser le travail.

Un nouvel avion de combat, qu'est-ce que cela représente pour votre travail?

Pour l'instant, nous n'y pensons pas trop car les F/A-18 vont rester en service jusqu'en 2030, donc cela représente encore une longue durée d'utilisation, et donc de maintenance. Après, au niveau personnel, cela serait extrêmement intéressant de travailler sur un avion de nouvelle génération, à la pointe de la technologie. ■

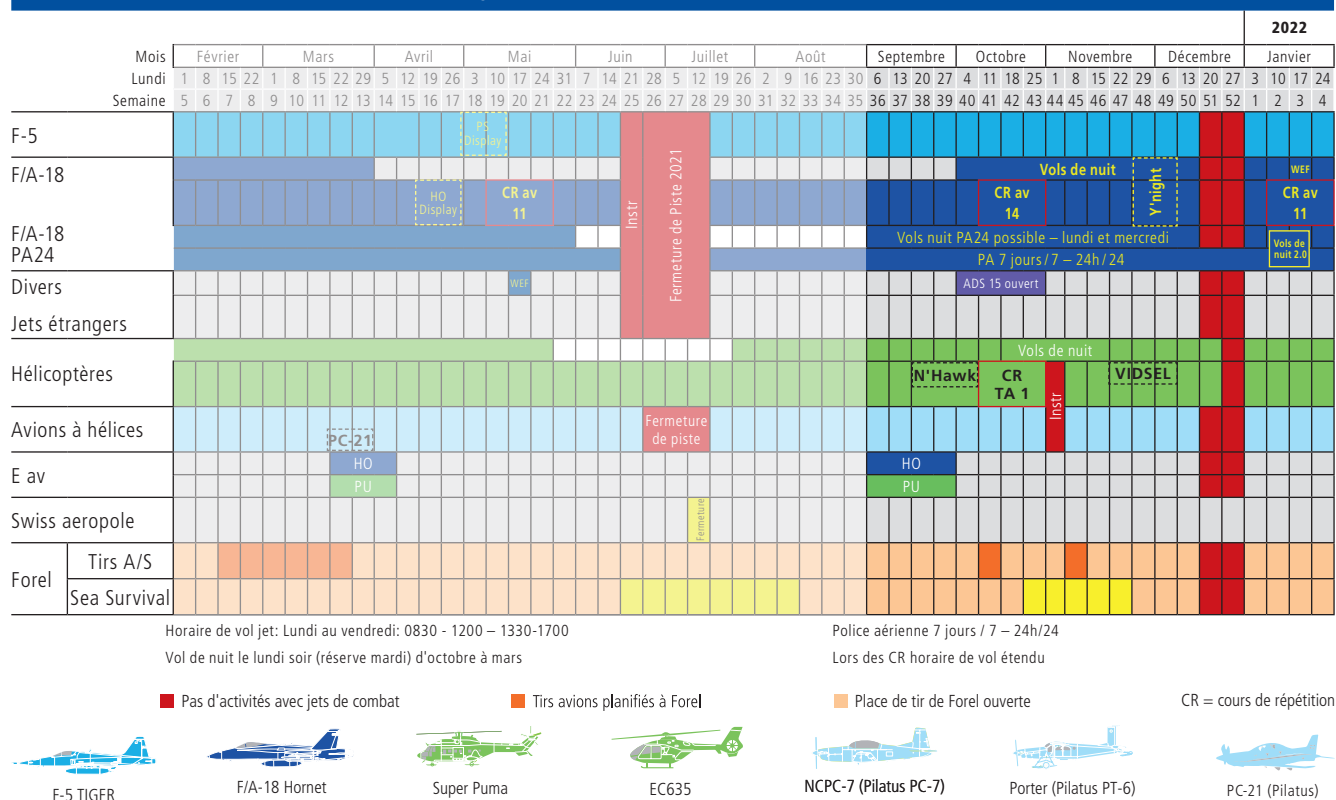
Vols de nuit jet: «version 2.0»?

Conscients des nuisances sonores des engagements nocturnes, le commandement de la Base aérienne et l'Association pour la Sauvegarde des Intérêts des Communes riveraines de l'aérodrome (ASIC) recherchent ensemble des solutions moins contraignantes pour les habitants de la région.

C'est ainsi que les 2 parties ont imaginé un horaire différent: au lieu d'un soir par semaine jusqu'à 22 heures, des jets pourraient voler du lundi au jeudi, mais uniquement jusqu'à 19h30. Une phase d'essai est prévue en janvier 2022, durant les semaines 2 et 3 (voir planification ci-dessous). Le commandement de la Base aérienne remercie d'avance la population pour sa flexibilité et sa confiance. ■



PLAN DE VOLS 2021 (sous réserve de changements)



Impressum

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

Layout : media f, Payerne

Numéro : 2021/2 (septembre)

Tirage : 28 000 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