



Base aérienne Payerne - Commandant

Payerne, le 27 janvier 2011

Règlement d'exploitation de l'aérodrome militaire de Payerne

Texte explicatif

Table des matières

1 CADRE GENERAL	2
1.1 Concept d'organisation et de réglementation de l'exploitation des aérodromes militaires.....	2
1.1.1 Concept de stationnement.....	2
1.1.2 Plan sectoriel militaire	2
1.1.3 Règlement d'exploitation	2
1.1.4 Procédures de vol.....	3
1.2 Cadres d'utilisation militaire pour l'aérodrome de Payerne	3
1.2.1 Utilisation selon le PSM	3
1.2.2 Nombres de mouvements militaires selon le PSM	4
1.3 Horaire des vols civils et règlement d'exploitation civile	4
2 REVISION DES HORAIRES DE VOLS MILITAIRES	4
3 EXPLICATIONS CONCERNANT LE REGLEMENT D'EXPLOITATION MILITAIRE DE L'AERODROME PAYERNE	6
3.1 Horaire de vols réguliers.....	6
3.1.1 Vols réguliers avec les avions de combat à réaction.....	6
3.1.2 Vols réguliers de nuit et crépusculaires avec les avions de combat à réaction	7
3.1.3 Vols réguliers avec avions à hélices, avions de transport, hélicoptères et drones	8
3.1.4 Vols réguliers de nuit avec hélicoptères	10
3.1.5 Vols réguliers de nuit avec avions à hélices et avions de transport	13
3.1.6 Vols réguliers de nuit avec drones.....	13
3.1.7 Services d'instruction des formations / cours de répétition (CR)	14
3.2 Vols hors des horaires réguliers.....	15
3.2.1 Vols dans le cadre des missions des Forces aériennes hors des horaires réguliers	15
3.2.2 Vols nécessaires aux besoins opérationnels hors des horaires réguliers	15
3.2.3 Statistique	16
3.3 Jours fériés et d'utilisation limitée	17
4 PROCEDURE D'APPROBATION DU REGLEMENT D'EXPLOITATION MILITAIRE.....	18

1 Cadre général

1.1 Concept d'organisation et de réglementation de l'exploitation des aérodromes militaires

1.1.1 Concept de stationnement

Le développement de la réforme Armée XXI et de ses structures a conduit l'Armée à un important redimensionnement. Les moyens personnels, matériels, financiers et l'infrastructure disponible ont été revus massivement à la baisse. Le processus définissant l'infrastructure restante s'est déroulé dans le contexte du développement du concept de stationnement de l'Armée. Les Forces aériennes y ont en particulier diminué le nombre d'aérodromes exploités. Ceci a rendu nécessaire une révision du nombre d'aéronefs stationnés par aérodrome.

1.1.2 Plan sectoriel militaire

Le Plan sectoriel militaire (PSM) concrétise le concept de stationnement de l'Armée au niveau de l'aménagement du territoire. Ce plan définit pour chaque aérodrome militaire son affectation (type d'aéronefs, genres d'engagement), le cadre général de son exploitation avec le plafond du nombre de mouvements et son influence sur l'aménagement du territoire. Il détermine les contraintes imposées par la charge sonore (cadastre du bruit) et la délimitation des zones devant rester libres d'obstacles. C'est le Conseil fédéral qui approuve le PSM et les différentes fiches d'objet suite à une mise en consultation auprès des autorités et de la population.

1.1.3 Règlement d'exploitation

Sur la base du Plan sectoriel militaire, le règlement d'exploitation militaire fixe les horaires des vols militaires à savoir :

- les vols d'aéronefs militaires et du DDPS¹
- les vols d'aéronefs d'Etat.

Ce règlement s'applique également aux vols civils autorisés par le DDPS, selon la répartition des responsabilités entre la COREB², l'OFAC³ et le DDPS:

- vols au profit du DDPS,
- vols SPHAIR⁴,
- vols de calibrage ILS,
- vols de la REGA,
- vols de skyguide,
- vols d'anciens avions militaires «Clin d'ailes / Espace Passion»,
- autres vols spécifiques pour le DDPS.

Le règlement délègue aux Forces aériennes la définition des prescriptions et procédures de vol nécessaires à un déroulement des opérations sûr et efficient.

Il s'articule de la façon suivante:

- horaire des vols réguliers (jour et nuit)
- vols hors des horaires réguliers
- jours fériés et jours d'utilisation limitée

¹ Département fédéral de la Défense, de la Protection de la population et des Sports

² Communauté régionale de la Broye

³ Office fédéral de l'aviation civile

⁴ Vols civils organisé sur mandat des Forces aériennes pour l'évaluation et la sélection des futurs pilotes militaires

Le règlement d'exploitation militaire est mis à l'enquête publique selon la procédure d'approbation des plans définie dans l'ordonnance fédérale concernant l'approbation des plans de constructions militaires (OAPCM, RS 510.51). L'instance de décision est le Secrétariat général de DDPS. Il peut être fait recours contre cette décision auprès du Tribunal administratif fédéral.

Dans le courant 2008 et 2009, le règlement d'exploitation militaire de Payerne a été présenté par le DDPS au Groupe de contact mis en place suite à la visite du Chef du DDPS, le Conseiller fédéral S. Schmid. Le groupe de contact est constitué de représentants du DDPS, des cantons de Fribourg et Vaud (délégués et préfets), des communes voisines de l'aérodrome et de l'ASIC.

Dans le cadre des séances de travail, le Groupe de contact a débattu des propositions du DDPS. La présente version du règlement est le résultat de ces délibérations. Décision d'assainissement

La décision d'assainissement et l'octroi d'allégements au sens de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41) servent également de conditions-cadres à l'utilisation de l'aérodrome militaire.

1.1.4 Procédures de vol

Sur la base d'une norme de délégation dans le règlement d'exploitation, les prescriptions et procédures de vol nécessaires à un déroulement des opérations sûr et efficient sont fixées par les Forces aériennes dans le Manuel administratif (AM - Administration Manual) et le Manuel d'opération (OM - Operation Manual).

1.2 Cadres d'utilisation militaire pour l'aérodrome de Payerne

La Base aérienne de Payerne est, selon le concept de stationnement de l'Armée du 1^{er} juin 2005, le principal aérodrome militaire en Suisse et sera maintenue à long terme (inclus les écoles et cours des troupes d'aviation). L'aérodrome doit couvrir tous les types de missions des Forces aériennes.

Le 25 août 2010, le Conseil fédéral a pris la décision de repousser le moment de l'acquisition en vue du remplacement partiel des 54 avions de combat Tiger F-5 à 2015 au plus tard.

Le concept de stationnement des Forces aériennes sera réexaminé dans le cadre du développement de l'armée selon le rapport sur la politique de sécurité et le rapport sur l'armée. Les résultats ne seront pas disponibles avant 2012. Les conséquences qui en découlent pour les aérodromes militaires devront être approuvées par le Conseil fédéral dans le cadre d'une procédure d'adaptation du PSM. On peut s'attendre à ce que la Base aérienne de Payerne reste le principal aérodrome militaire en Suisse, raison pour laquelle la procédure d'approbation du règlement d'exploitation est lancée sur la base de l'utilisation selon le concept de stationnement du 1^{er} juin 2005.

1.2.1 Utilisation selon le PSM

Deux escadrilles de F/A-18 (Hornet) et une escadrille de transport aérien opérant des hélicoptères y sont stationnées en permanence. On relève aussi la présence du centre de formation des pilotes F/A-18, avec notamment le simulateur de vol, ainsi que le centre d'entraînement de vol pour pilotes F-5 (Tiger). La base accueille en outre des opérations régulières du Service de transport aérien de la Confédération et des vols VIP diplomatiques étrangers ainsi qu'un service de vol sporadique avec les drones d'exploration (ADS-95). Elle gère le 56% du service de vol jet de combat en conformité avec le concept de stationnement de l'Armée.

Les opérations aériennes avec avions de combat à réaction, avions à hélices et hélicoptères ont lieu, durant toute l'année, de façon régulière en semaine. Des vols de nuit avec avions de combat à réaction ont lieu du mois d'octobre au mois de mars, à raison d'un soir par semaine. Des vols de nuit avec avions de transport, hélicoptères et drones ont lieu durant la même période un à deux soirs par semaine. Des vols VIP diplomatiques et spéciaux pour les services de la

Confédération ont régulièrement lieu en dehors de l'horaire officiel d'ouverture, y compris le samedi et le dimanche.

La Base aérienne de Payerne est aussi régulièrement engagée dans des missions de police aérienne selon l'ordonnance sur la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien (OSS, RS 748.111.1). Ces missions peuvent avoir lieu selon les exigences définies par le gouvernement, en tout temps, de nuit comme de jour.

La Formation d'application aviation 31 utilise l'aérodrome pour l'Ecole de pilote et la formation technique de base du personnel de milice des formations d'aviation au sol (y compris transport aérien et sûreté d'aérodrome).

L'aérodrome est aussi régulièrement utilisé par des forces aériennes étrangères dans le cadre de campagnes communes d'entraînement avec des avions de combat à réaction et des hélicoptères.

1.2.2 Nombres de mouvements militaires selon le PSM

La planification des besoins des Forces aériennes pour l'aérodrome a été fixée sur la base des développements prévus au cours des toutes prochaines années. Elle fixe dans le PSM un plafond de 11'000 mouvements d'avions de combat à réaction (F/A-18 et F-5, y compris les mouvements d'avions de combat à réaction étrangers) à Payerne. A cela s'ajoutent 150 mouvements d'avions de transport à réaction.

Le nombre de mouvements d'avions de combat à réaction se calcule sur la base du nombre de pilotes (fixé dans l'Ordonnance du DDPS sur l'organisation de l'armée, RS 513.111) et des exigences d'entraînements (heures de vol) qu'ils doivent atteindre annuellement pour maintenir leur niveau opérationnel. En fonction de leur expérience, les pilotes opérationnels F/A-18 doivent voler entre 120 et 150 heures par année.

De ce fait, le nombre de mouvements avec F/A-18 reste inchangé à 7'700 par rapport aux planifications du Plan sectoriel militaire du 28 février 2001. Les 3'300 mouvements F-5 restants sont justifiés par les besoins de l'entraînement individuel de tous les pilotes de milice qui restent centralisés à Payerne et aux besoins du cours de répétition de l'escadrille aviation 6 stationnée à Payerne.

La fiche d'objet du Plan sectoriel militaire pour l'aérodrome militaire de Payerne a été adoptée par le Conseil fédéral en date du 7 décembre 2007.

1.3 Horaire des vols civils et règlement d'exploitation civile

Suite à une procédure d'information et de participation simultanée, la fiche de coordination du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) pour le projet d'ouverture de l'aérodrome à l'aviation civile a été également approuvée par le Conseil fédéral le 7 décembre 2007 avec un plafond de 8'400 mouvements civils. La nouvelle utilisation de l'installation provoque, dans le PSIA, une modification du statut de Payerne qui appartient dès lors au réseau des aérodromes militaires avec utilisation civile.

Une convention entre le DDPS et la Communauté Régionale de la Broye (COREB), accorde le droit d'utilisation de l'aérodrome militaire de Payerne par l'aviation civile pour des vols d'affaires et de transport de marchandises liés à des activités économiques régionales.

Les horaires de vols civils gérés par la COREB sont définis dans le **règlement d'exploitation civile** qui doit être approuvé par l'Office fédéral de l'aviation civile.

Par contre, le règlement d'exploitation militaire s'applique aux vols civils au profit du DDPS ou spécialement autorisés par le DDPS selon la définition du chapitre 1.1.3. Ces vols se déroulent selon l'horaire militaire.

2 Révision des horaires de vols militaires

Au cours des 20 dernières années, les Forces aériennes ont vécu d'importantes mutations et réorganisations. Entre autres, un grand nombre d'aérodromes ont été fermés pour des raisons économiques.

Plusieurs types d'aéronefs ont été introduits (F/A-18, drones, avions de transport, hélicoptères Cougar, PC-21...) et plusieurs autres ont été retirés du service (Mirage III, Hunter, Hawk...). Les nouveaux systèmes possèdent tous une capacité d'engagement tout temps qui n'était pas ou presque pas connue avec les anciens types d'aéronefs.

L'espace aérien est un bien très précieux et donc très convoité par tous ses utilisateurs que sont l'aviation commerciale, l'aviation privée et les Forces aériennes. La mise à disposition de l'espace aérien est limitée dans le temps et dans sa surface. L'aviation civile commerciale désire obtenir une capacité supérieure dans les voies aériennes civiles et met les Forces aériennes sous pression pour qu'elles limitent ses besoins.

Chaque Base aérienne possède un horaire d'exploitation. Ceux-ci ont évolué historiquement selon les spécificités locales de développement et aux types de missions réalisées. Ces différences limitent l'engagement opérationnel des Forces aériennes.

Les Forces aériennes tiennent aussi à simplifier les diverses catégories d'extension d'horaire en dehors des heures régulières actuellement définies dans l'OM (Operation Manual) tels que pour les vols isolés avec jet de combat, vols d'hélicoptères et d'avions de transport.

Ces différentes raisons poussent les Forces aériennes à harmoniser leurs horaires de vols sur les différentes bases aériennes.

3 Explications concernant le règlement d'exploitation militaire de l'aérodrome Payerne

Comme déjà énoncé, le règlement d'exploitation militaire est un des différents documents officiels définissant l'utilisation de l'exploitation militaire de l'aérodrome. Contrairement au règlement d'exploitation civile, il se limite à fixer les horaires des vols militaires et délègue la définition des prescriptions et procédures de vol nécessaires à un déroulement des opérations sûr et efficient aux Forces aériennes.

Le règlement d'exploitation militaire s'articule de la façon suivante:

- horaire des vols réguliers (jour et nuit)
- vols hors des horaires réguliers
- jours fériés et jours d'utilisation limitée

3.1 Horaire de vols réguliers

Ce chapitre fixe les heures régulières des vols de jour et des vols de nuit sur l'aérodrome militaire par genre d'aéronefs stationnés ou opérant sur la base aérienne.

Les horaires sont regroupés dans les catégories suivantes:

- vols réguliers avec avions de combat à réaction
- vols de nuit et crépusculaires avec avions de combat à réaction
- vols réguliers avec avions à hélices, avions de transport, hélicoptères et drones
- vol de nuit avec hélicoptères
- vol de nuit avec avions à hélices et avions de transport
- vol de nuit avec drones
- Services d'instruction des formations / cours de répétition (CR)

3.1.1 Vols réguliers avec les avions de combat à réaction

Horaire selon le nouveau règlement d'exploitation:

Type d'aéronefs	Mois	Jours de la semaine	Horaire de vol
Avions de combat à réaction	Jan. - Déc.	Lundi	10:00 - 12:00 LT ⁵ 13:30 - 17:00 LT
		Mardi- Vendredi	08:30 - 12:00 LT 13:30 - 17:00 LT

⁵ Local Time, heure locale

Situation actuelle selon le manuel des opérations (OM) :

Type d'aéronefs	Mois	Jours de la semaine	Horaire de vol
Avions de combat à réaction	Jan. - Déc.	Lundi	08:00 - 10:00 LT vols isolés
			10:00 - 11:50 LT
			13:30 - 17:00 LT Atterrissages possibles dès 13h15
	Mardi - Vendredi	Mardi - Vendredi	08:00 - 08:30 LT vols isolés
			08:30 - 11:50 LT
			13:30 - 17:00 LT Atterrissages possibles dès 13h15

Modifications prévues:

- Extension de l'horaire du matin de 11h50 à 12h00
Cette modification permet une utilisation plus flexible et plus rationnelle de l'espace aérien. Aujourd'hui la matinée se limite à 3h20 d'engagement contre 3h30 pour l'après-midi. Cette extension n'entame pas la pause de midi
- Simplification des tranches horaires en supprimant le bloc 08h00 - 08h30, respectivement le lundi matin entre 08h00 et 10h00 qui sont réservés aux vols isolés. En contre partie les Forces aériennes tiennent à appliquer la close des vols nécessaires aux besoins opérationnels hors des horaires réguliers. Cette close offre en cas de besoin plus de flexibilité pour l'engagement des avions.
- Simplification des tranches horaires en supprimant explicitement les atterrissages dès 13h15. En contre partie les Forces aériennes tiennent à appliquer la close des vols nécessaires aux besoins opérationnels hors des horaires réguliers. Cette close offre en cas de besoin plus de flexibilité pour l'engagement des avions.
- Cette catégorie contient également les vols civils avec d'anciens avions de combat à réaction approuvés par le DDPS selon le chapitre A.4 du Règlement d'exploitation militaire (voir aussi les explications au chapitre 1.1.3 du présent document).

3.1.2 Vols réguliers de nuit et crépusculaires avec les avions de combat à réaction

Horaire selon le nouveau règlement d'exploitation:

Type d'aéronefs	Mois	Jours de la semaine	Horaire de vol

Avions de combat à réaction	Oct. - Mars	Lundi Réservé Mardi	18:00 - 22:00 LT Dernier décollage 21:15 LT
-----------------------------	-------------	------------------------	--

Situation actuelle selon le manuel des opérations (OM) :

Type d'aéronefs	Mois	Jours de la semaine	Horaire de vol
Avions de combat à réaction	Oct. et Mars.	Mardi Réservé Jeudi	18:50 - 22:00 LT Dernier décollage 21:15 LT
	Nov. - Fév.	Mardi Réservé Jeudi	18:05 - 22:00 LT Dernier décollage 21:15 LT

Modifications prévues:

- **Déplacement des vols de nuit du mardi soir au lundi soir.**

Le jour de réserve est déplacé au mardi, en lieu et place du jeudi.

Cette modification s'applique pour tous les vols de nuits des Forces aériennes (avions de combat à réaction, hélicoptères, avions de transport, drones). Elle permet une meilleure gestion, donc plus économique, des équipages et du personnel.

- Uniformisation des horaires des vols de nuit:

Les Forces aériennes tiennent à fixer le début des vols de nuit avec avions de combat à réaction à 18h00.

Cette uniformisation est motivée par les besoins indispensables d'instruction et d'entraînement des pilotes F/A-18. Les opérations aériennes modernes ne se limitent plus seulement aux vols de jours ou crépusculaires. Les capacités des systèmes modernes de guerre aérienne permettent la conduite des opérations sans aucune limitation de jour comme de nuit dans tout le spectre d'engagement.

3.1.3 Vols réguliers avec avions à hélices, avions de transport, hélicoptères et drones

Horaire selon le nouveau règlement d'exploitation:

Type d'aéronefs	Mois	Jours de la semaine	Horaire de vol
Avions de transport Avions à hélices Hélicoptères Drones	Jan. - Déc.	Lundi - Vendredi	07:30 - 12:00 LT
			13:15 - 17:00 LT

Situation actuelle selon le manuel des opérations (OM) :

Type d'aéronefs	Mois	Jours de la semaine	Horaire de vol
Avions de transport Avions à hélices	Jan. - Déc.	Lundi - Vendredi	07:25 - 08:00 LT vols isolés
			08:00 - 12:00 LT
			13:15 - 13:30 LT vols isolés
			13:30 - 17:00 LT
Hélicoptères	Jan. - Déc.	Lundi - Vendredi	07:25 - 08:00 LT vols isolés
			08:00 - 12:00 LT
			13:15 - 13:30 LT vols isolés
			13:30 - 17:00 LT
Drones	Jan. - Déc.	Lundi - Vendredi	07:25 - 08:00 LT vols isolés
			08:00 - 12:00 LT
			13:15 - 13:30 LT vols isolés
			13:30 - 17:00 LT

Modifications prévues:

- Simplification de l'horaire régulier de vol et adaptation aux besoins effectifs des opérations de transport.
 - Matin: début à 07h30
 - Après-midi : début à 13h15

Le nouvel horaire simplifie les catégories et les dérogations.

L'ASIC a demandé de fixer le début des vols à 08h00.

La plage horaire spécifique entre 07h30 et 08h00 est réservé aux engagements opérationnels ordonnés. Certaines missions opérationnelles ne peuvent pas être réalisées avec un décollage retardé jusqu'à 08h00. Les Forces aériennes ne peuvent pas renoncer à cette plage horaire existante pour le domaine du transport aérien.

L'OM C prévoit en effet aujourd'hui cette plage comme bloc horaire pour des vols isolés. Le bloc horaire porte de part sa définition relativement élastique à confusion. Cette définition limite néanmoins l'engagement des Forces aériennes et l'oblige à appliquer la close des exceptions.

Les vols d'entraînement et de formation débutent normalement au plus tôt à 08h00.

Cette modification entérine la situation usuelle et ne devrait pas provoquer d'augmentation notable des mouvements avancés.

- Les avions de transport à réaction tombent également dans cette catégorie.
- Cette catégorie contient également les vols civils avec avions à hélices, avions de transport et hélicoptères approuvés par le DDPS selon le chapitre A.4 du Règlement d'exploitation militaire (voir aussi les explications au chapitre 1.1.3 du présent document).

3.1.4 Vols réguliers de nuit avec hélicoptères

Horaire selon le nouveau règlement d'exploitation:

Type d'aéronefs	Mois	Jours de la semaine	Horaire de vol
Hélicoptères	Oct. - Mars	Lundi et Mardi	17:00 - 22:00 LT
Hélicoptères	Avril - Mai Août - Septembre	Lundi Réservé Mardi	20:30 - 23:00 LT

Situation actuelle selon le manuel des opérations (OM) :

Type d'aéronefs	Mois	Jours de la semaine	Horaire de vol
Hélicoptères	Oct. et Mars	Mardi	18:25 - 18:50 LT vols isolés
		Réservé Jeudi	18:50 - 22:00 LT
	Nov. - Févr.		18:05 - 22:00 LT
Hélicoptères pendant cours Night Vision Goggles	Oct. et Mars	Lundi et Mardi	18:25 - 18:50 LT vols isolés
			18:50 - 22:00 LT
	Nov. - Févr.		18:05 - 22:00 LT

Explications:

Les cours NVG (Night Vision Goggle) sont des cours intensifs d'instruction au vol de nuit avec l'utilisation de lunettes amplificatrices de lumière résiduelle. Ces appareils offrent aux pilotes une vision nocturne sans faille.

Lors de cours NVG, les vols de nuit ont lieu le lundi et le mardi à Payerne, puis le mercredi et le jeudi à Alpnach pour permettre un formation intensive.

Modifications prévues:

Les Forces aériennes prévoient une simplification et une extension des horaires des vols de nuit hélicoptères en fixant le début des vols de nuit pour hélicoptères nouvellement à 17h00.

- Déplacement des vols de nuit du mardi soir au lundi soir.
Cette modification s'applique pour tous les vols de nuits des Forces aériennes (avions de combat à réaction, hélicoptères, avions de transport, drones). Elle permet une meilleure gestion, donc plus économique, des équipages et du personnel.
- Vols de nuit lundi et mardi
La différentiation de 2 catégories de vols de nuit ne fait pas de sens et ne complique que la compréhension par la population. Pour cette raison les Forces aériennes tiennent à simplifier les horaires des vols de nuit avec hélicoptères en fixant ces vols les lundis et les mardis.
Ces vols de nuit seront concentrés en priorité sur le lundi en même temps que les vols avec avions de combat. Il n'est pas dans l'intérêt des Forces aériennes de découpler les vols de nuit avec avions de combat de ceux avec hélicoptères. Ceci engendrerait des frais d'exploitation supplémentaires. Seul des besoins d'entraînement accru ou des cours de formation NVG exigent des vols de nuits étendus sur 2 soirées.
- Uniformisation des horaires des vols de nuit:
Les Forces aériennes tiennent à fixer le début des vols de nuit avec hélicoptères à 17h00, ceci pour les raisons suivantes:
 - Actuellement les vols de nuit débutent en octobre et en mars à 18h50. Des vols isolés peuvent déjà avoir lieu depuis 18h25.
De novembre à février le début est fixé à 18h05.
 - La structure actuelle de l'horaire empêche des vols entre 17h00 et 18h05, respectivement 18h25. Le temps de déplacement des hélicoptères pour rejoindre leur secteur d'engagement (Alpes, Jura) est plus long que pour les avions de combat.
 - Il permettra un passage en ligne au vol de nuit sans un retour forcé à 17h00 sur l'aérodrome pour repartir ensuite au début des vols de nuit comme c'est le cas aujourd'hui.
 - Le nouvel horaire permettra aussi de mieux planifier les engagements et un service de vol continu.
 - Cette extension de l'horaire ne provoquera pas de nuisances supplémentaires. En effet les vols de nuit avec hélicoptères n'ont pas lieu sur la place. Les pilotes s'entraînent au vol tactique dans le terrain. Ils se déplacent dans des régions plus ou moins éloignées de Payerne où il y a moins de lumière artificielle (Jura, Alpes).
- Cette catégorie contient également les vols civils de nuit avec hélicoptères approuvés par le DDPS selon le chapitre A.4 du Règlement d'exploitation (voir aussi les explications au chapitre 1.1.3 du présent document).

Vols de nuit avril - mai et août - septembre

Il s'agit de vols d'entraînement destinés exclusivement au maintien de la qualification opérationnelle des pilotes au vol de nuit. Ces périodes ne sont pas destinées aux vols de d'instruction ou de formation.

Les Forces aériennes maintiennent 24 heures sur 24 et 365 jours sur 365 un Super Puma pour des engagements de recherche SAR (Search and Rescue) au profit des polices et des organisations de secours.

Les piquets SAR sont attribués en rotation aux Bases aériennes d'Alpnach, de Dübendorf et Payerne. Les pilotes de piquet sont engageables 24 heures sur 24. Pendant la période de piquet, leurs activités sont réduites à un minimum.

Les engagements SAR peuvent avoir lieu en tout temps, donc également de nuit en été. Les équipages doivent pouvoir ainsi maintenir régulièrement leur niveau d'entraînement, ceci pour des raisons de sécurité.

Ce nouveau bloc horaire a été introduit au printemps 2009 sur ordre du Chef de l'engagement des Forces aériennes au vu du manque d'entraînement des pilotes aux opérations de nuit en été.

3.1.5 Vols réguliers de nuit avec avions à hélices et avions de transport

Horaire selon le nouveau règlement d'exploitation:

Type d'aéronefs	Mois	Jours de la semaine	Horaire de vol
Avions à hélices et de transport	Oct. - Mars	Lundi Réserve Mardi	17:00 - 22:00 LT

Situation actuelle selon le manuel des opérations (OM) :

Type d'aéronefs	Mois	Jours de la semaine	Horaire de vol
Avions à hélices et de transport	pas défini explicitement réglé par une close générale de l'OM	pas défini explicitement réglé par une close générale de l'OM	pas défini explicitement réglé une close générale de l'OM

Modifications prévues:

- Aujourd'hui, aucun horaire spécifique régulier n'est défini pour les vols de nuit avec des avions à hélices et de transport. Ces vols ont déjà lieu aujourd'hui en se basant sur une close générale définie dans l'OM.
Il s'agit donc de combler une lacune et de simplifier les horaires des vols de nuit.
- Les vols de nuit sont concentrés sur le lundi soir ce qui permet une meilleure gestion des équipages et du personnel.
- Cette catégorie contient également les vols civils de nuit avec avions à hélices et avions de transport approuvés par le DDPS selon le chapitre A.4 du Règlement d'exploitation (voir aussi les explications au chapitre 1.1.3 du présent document).

3.1.6 Vols réguliers de nuit avec drones

Horaire selon le nouveau règlement d'exploitation:

Type d'aéronefs	Mois	Jours de la semaine	Horaire de vol
Drones	Oct. - Mars	Lundi Réserve Mardi	17:00 - 22:00 LT

Situation actuelle selon le manuel des opérations (OM) :

Type d'aéronefs	Mois	Jours de la semaine	Horaire de vol
Drones	pas défini	pas défini	pas défini

	explicitelement réglé par une close générale de l'OM	explicitelement réglé par une close générale de l'OM	explicitelement réglé une close générale de l'OM
--	--	--	--

Modifications prévues:

Aujourd'hui aucun horaire spécifique régulier n'est défini pour les vols de nuit avec drones. Ces vols ont déjà lieu aujourd'hui en se basant sur la close des exceptions définies dans l'OM.

Il s'agit donc de combler une lacune et de simplifier les horaires des vols de nuit sur le modèle des vols de nuit pour avions à hélices. Les vols de nuit sont concentrés sur le lundi soir.

Dans une première phase, les Forces aériennes prévoient 2 soirs destinés aux vols de nuit avec les drones. Les autorités ont quant à elle demander de supprimer un soir. Le Chef engagement des FA a approuvé cette demande.

3.1.7 Services d'instruction des formations / cours de répétition (CR)

Horaire selon le nouveau règlement d'exploitation:

Le commandement des Forces aériennes peut définir des horaires de vols étendus pour les services de perfectionnement de troupe. Le même horaire est applicable pour l'ouverture de l'aérodrome de dégagement. L'aérodrome de dégagement permet à des aéronefs d'atterrir en cas de problèmes techniques ou de fermeture de l'aérodrome de départ ou de destination.

Type d'aéronefs	Horaire de vol étendu	Vols de nuit	Jours de la semaine
Avions de combat	08:00 - 18:00 LT	Une fois par semaine 18:00 - 22:00 LT Dernier décollage 21:15 LT	Lundi - Vendredi
Hélicoptères	07:30 - 22:00 LT		
Drones	07:30 - 22:00 LT		

Situation actuelle selon le manuel des opérations (OM) :

Selon le manuel des opérations (OM), l'horaire de vols pour les CR est défini selon la situation dans les ordres de cours.

Modifications prévues:

- Le règlement fixe un cadre horaire général pour les CR.
- Dans une première phase, le règlement prévoyait le début des vols avec les hélicoptères et les drones à 07h00. Les autorités ont demandé de fixer le début des vols pour hélicoptères et drones à 08h00 lors des CR.

Les Forces aériennes ne peuvent pas accepter une limitation allant plus loin que lors des opérations journalières. Par contre elles ont accepté de fixer le début des vols à 07h30, ce qui correspond aux usages actuellement en vigueur.

- En cas de besoin il sera fait usage de la réglementation des vols hors des horaires réguliers.

3.2 Vols hors des horaires réguliers

Ce chapitre règle les **vols dans le cadre des missions des Forces aériennes** et les **vols nécessaires aux besoins opérationnels** des Forces aériennes qui ont lieu tous deux en dehors des horaires réguliers.

3.2.1 Vols dans le cadre des missions des Forces aériennes hors des horaires réguliers

Règles selon le nouveau règlement d'exploitation:

Les vols suivants sont expressément exclus des limitations horaires.

1. Engagements SAR (Search and Rescue)⁶, READINESS TA⁷ et vols d'intervention du BEAA
2. Engagements d'aide subsidiaire (par exemple aide en cas de catastrophe, incendie de forêts, protection de conférence, etc.)
3. Engagements de sûreté (par exemple engagements subsidiaires de sûreté tels que surveillance des frontières, engagements au profit des polices, souveraineté de l'espace aérien, etc.)
4. Engagements de police aérienne en tant que moyen intervention pour la surveillance permanente de l'espace aérien
5. Contrôle des armements et promotion de la paix (par exemple missions OSCE⁸)
6. Vols STAC (Service de transport aérien de la Confédération) - LTDB⁹ et vols diplomatiques
7. Vols de support pour des engagements à l'étranger et des opérations spéciales
8. Vols pour des manifestations publiques

Situation actuelle selon le manuel des opérations (OM) :

Ces vols sont déjà aujourd'hui expressément exclus des limitations horaires.

Explications:

Cette catégorie de vols hors des horaires réguliers est directement liée aux missions fondamentales des Forces aériennes et de l'Armée (Défense, protection de la population, aide subsidiaire, aide en cas de catastrophe, promotion de la paix). Cette catégorie couvre aussi les besoins politiques et de bon office de la Confédération et de son gouvernement pour la défense de intérêts nationaux et de ceux de sa population et aux besoins liés à des accords internationaux.

Modifications prévues:

Aucune modification prévue par rapport à la situation actuelle définie dans le manuel des opérations (OM).

3.2.2 Vols nécessaires aux besoins opérationnels hors des horaires réguliers

Règles selon le nouveau règlement d'exploitation:

⁶ Recherche et sauvetage

⁷ Appui des autorités pour sauvetage, catastrophe

⁸ Organisation de sécurité et de coopération en Europe

⁹ Lufttransportdienst des Bundes

Le commandant de la Base aérienne peut autoriser de cas en cas d'autres vols nécessaires aux besoins opérationnels des Forces aériennes. Ces vols d'exceptions doivent être dûment motivés.

Situation actuelle selon le manuel des opérations (OM) :

Ces vols sont déjà aujourd'hui expressément exclus des limitations horaires.

Explications

La close des vols hors des horaires réguliers nécessaires aux besoins opérationnels doit permettre un engagement flexible aux Forces aériennes.

Elle couvre l'engagement de tous les types d'aéronefs (avions de combat à réaction, hélicoptères, drones, avions à hélices et de transport).

Elle doit permettre des engagements si les besoins opérationnels ou d'entraînement particulier l'exigent. Ces besoins peuvent être dictés, entre autres, par l'état de la flotte (par exemple vols de contrôle), la congestion temporaire de l'espace aérien suisse, des missions spécialement ordonnées par l'EM de conduite de l'Armée dans le cadre d'exercices d'Armée, les missions à destination ou en provenance de l'étranger tels que survols de jets de combat pour des campagnes à l'étranger, vols d'avions de transport pour ravitaillement et transfert de personnel, vols d'entraînement pour ravitaillement air - air, engagements dans le cadre d'exercices avec des Forces aériennes étrangères.

Pour le transport aérien, les besoins peuvent aussi être dictés par les besoins spécifiques du client (heure et emplacement).

Cette énumération n'est pas exhaustive.

Modifications prévues:

Aucune modification fondamentale n'est prévue par rapport à la situation actuelle définie dans le manuel des opérations (OM).

Le nouveau règlement d'exploitation stipule que les besoins doivent être clairement motivés et leur utilisation doit se faire de façon restrictive. La compétence d'autorisation est déléguée au commandement de la Base aérienne.

Les simplifications des tranches horaires suivantes sont maintenant introduites dans cette catégorie de vols:

- Suppression explicite du bloc horaire pour avions de combat à réaction 08h00 - 08h30.
- Suppression explicite de la close des atterrissages pour avions de combat à réaction dès 13h15.

En contrepartie, les Forces aériennes tiennent à appliquer la close des vols nécessaires aux besoins opérationnels hors des horaires réguliers.

3.2.3 Statistique

Le règlement prévoit que le commandement de la Base aérienne tienne à jour une statistique précise des vols ayant lieu en dehors des horaires réguliers. Cette statistique ainsi que la justification des vols est mise à disposition des autorités sur demande.

3.3 Jours fériés et d'utilisation limitée

Règles selon le nouveau règlement d'exploitation:

Ce chapitre définit les jours fériés et les jours d'ouverture restreinte de l'aérodrome militaire:

- Les **jours fériés officiels** appliqués sur l'aérodrome militaire de Payerne sont ceux décrété dans la loi vaudoise sur l'emploi (LEmp) du 5 juillet 2005:
Ces jours-là, l'aérodrome est fermé à tout trafic aéronautique régulier.
 - Nouvel An
 - 2 janvier
 - Vendredi saint
 - Lundi de Pâques
 - Ascension
 - Lundi de Pentecôte
 - Fête fédérale
 - Lundi du jeûne fédéral
 - Noël
- Les jours d'ouverture restreinte correspondent aux autres jours fériés fixés dans la loi fribourgeoise d'application de la loi fédérale du 13 mars 1964 sur le travail dans l'industrie, l'artisanat et le commerce du 8 février 1966
 - Fête-Dieu
 - Assomption
 - Toussaint
 - Immaculée conception
- Ces jours-là, l'aérodrome est opérationnel sans service de vol avec avions de combat à réaction. Les opérations se limitent au service de vol avec hélicoptères, avions à hélice (y compris drones) et de transport.
- Dans tous les cas, les exceptions définies comme vols hors des horaires réguliers liés aux missions des Forces aériennes (première catégorie) restent réservées.

Situation actuelle selon le manuel des opérations (OM) :

Aucune directive spécifique définie.

Modifications prévues:

Aucune modification prévue par rapport à la situation actuelle.

4 Procédure d'approbation du règlement d'exploitation militaire

Le présent règlement d'exploitation est mis à l'enquête publique selon la procédure d'approbation des plans selon l'ordonnance RS 510.51.

La demande d'octroi d'allégements (dérogation) pour le dépassement durable des valeurs limites d'exposition et un rapport d'impact sur l'environnement sont mis à l'enquête publique en même temps que le règlement d'exploitation.

L'instance de décision est le Secrétariat général du Département de la Défense, de la Protection de la population et des Sports (SG DDPS).

Il peut être recouru contre la décision du SG DDPS auprès du Tribunal administratif fédéral.