

Base aérienne de Payerne

Aéronews



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Armée suisse

LA PLAGE DE FOREL : UN ÎLOT PARADISIAQUE POUR DES AVIATEURS SENSIBLES À L'ENVIRONNEMENT	3
TRAVAILLER À FOREL : UN PRIVILÈGE !	4 – 5
LES YEUX DANS LES AIRS ET LA TÊTE SUR TERRE	6 – 7
LA PATROUILLE SUISSE VOUS PRÉSENTE SES MEILLEURS VOEUX	8



ÉDITORIAL – RÉSILIENCE ET INNOVATION

Chères lectrices, chers lecteurs,

2020 est désormais derrière nous, et c'est heureux! J'aimerais d'abord avoir une pensée pour ceux qui ont particulièrement souffert du COVID ou de ses conséquences, et vous remercier toutes et tous pour votre respect des mesures de protection imposées par nos Autorités. Il s'agira de poursuivre ces efforts de solidarité en ce début d'année 2021, je le crains.

Pour l'Armée et pour notre base aérienne, cette crise sanitaire a eu et aura encore des conséquences. Ainsi, vous découvrirez en page 8 la planification de nos prochaines activités, tout en étant conscient que nous devons faire preuve de flexibilité. Du côté des cours de répétition, le WEF n'ayant pas lieu en Suisse en janvier, le service de la formation aviation 14 a été déplacé en octobre, en même temps que le Transport aérien 1, sous le mot d'ordre décentralisation. Quant à «la 11», elle sera présente en mai pour un cours d'instruction, mais malheureusement sans la manifestation des Portes ouvertes prévue les 30 avril et 1^{er} mai, laquelle a été annulée à cause de la pandémie toujours d'actualité.

Ce début d'année marque néanmoins un tournant important pour les Forces aériennes. En effet, la mission de Police aérienne est désormais une réalité: depuis le 1^{er} janvier, 2 avions F/A-18 armés sont en alerte à

chaque minute du jour et chaque jour de l'année, pour votre sécurité. Pour garantir ce mandat ordonné par le Conseil fédéral, les vols d'entraînement de nuit sont primordiaux.

C'est pourquoi, en novembre-décembre dernier, nos équipages ont été accueillis par la Royal Air Force sur la base aérienne de Leeming, dans le Nord de l'Angleterre, pour une campagne intensive qui a pu se dérouler dans des conditions optimales malgré la crise sanitaire. De plus, toujours soucieux de la quiétude nocturne de la population mais désireux de conserver ce niveau de capacité de nuit, le commandement de la Base aérienne et l'ASIC ont convenu de tester un horaire de vol modifié, durant la semaine du 18 janvier: au lieu de voler le lundi soir jusqu'à 22h avec tous nos F/A-18 et le mercredi si nécessaire avec les 2 avions de la police aérienne, nous volerons du lundi au jeudi de 10h00 à 19h30.

Du côté des infrastructures également la base aérienne est en profonde mutation. En été 2020 a été mis en service le complexe des opérations, dont la tour de contrôle est visible loin à la ronde et que vous allez pouvoir découvrir de l'intérieur grâce à un très intéressant article dans cette édition. En décembre nos spécialistes de la réparation ont repris possession de leur Halle 4 toute neuve. Cette année 2021 verra la démolition de la vénérable Halle 3 et du Cube pour libérer

l'espace à un nouvel emplacement moderne pour hélicoptères et avions légers. Et d'ici à la fin d'année, ce sera l'aboutissement du projet «PHÉNIX» dédié à la formation de nos spécialistes du feu. La rédaction de l'Aéronews ne manquera pas de développer ces sujets dans de prochaines éditions.

Mais à l'heure où nous avons toutes et tous besoin de survivre à cette crise et redécouvrir la nature autour de nous, les 2 articles consacrés à la plage de Forel nous paraissent fort à propos. Si par le passé les considérations écologiques n'ont pas eu droit à la priorité qu'elles méritaient, c'est aujourd'hui le cas et on ne peut que s'en réjouir.

En vous souhaitant une excellente lecture, je vous adresse, chères lectrices et chers lecteurs, mes vœux les meilleurs pour la nouvelle année, avec une priorité claire à la santé!



Col EMG Michael Leuthold
Cdt Base aérienne de Payerne

La plage de Forel : un îlot paradisiaque pour des aviateurs sensibles à l'environnement

Existant depuis 1931 dans ses délimitations actuelles, la place de tir de Forel est la seule zone de Suisse où les pilotes d'avion de chasse peuvent s'entraîner au tir air-sol sur cible mobile. Ailleurs, les cibles sont installées sur des places de tir en région de montagne, avec des conditions météorologiques différentes. Cette diversité permet d'assurer les différents exercices nécessaires à la formation des pilotes. L'emplacement d'un exercice est défini au dernier moment, en fonction des conditions.

Le secteur de Forel revêt donc une importance cruciale pour les Forces aériennes, qui sont dès lors autant attentives à la sécurité lors de ces tirs qu'à la protection de la nature. Pour prévenir les risques, il a été convenu avec les autorités locales de renoncer aux exercices durant la période estivale. Lorsque l'armée planifie de tels exercices, elle en informe au préalable les communes avoisinantes et publie des avis dans les ports. Le secteur est barré par de nombreuses barrières et des panneaux d'information. Enfin, lors des journées de tir, des équipes sur place s'assurent de l'absence de promeneurs ou de bateaux dans un large périmètre.

La protection de la nature à l'esprit

Les Forces aériennes sont conscientes de la nature spéciale de la zone, classée réserve naturelle dans les années 50. Pour concilier ce statut avec les besoins militaires, la Base aérienne de Payerne est en contact étroit avec l'association de la Grande Caricaie. « Notre entraînement dans la zone est nécessaire car

les pilotes doivent être compétents et efficaces lorsqu'ils doivent utiliser leurs armes. Il en va de la sécurité de la population », précise le lieutenant-colonel Jürg Studer, chef de service spécialisé combat terrestre. « En même temps, nous accordons beaucoup d'importance à la protection de la nature, au travers du programme Nature Paysage Armée, mais aussi en consultant régulièrement l'association de la Grande Caricaie, qui pilote les travaux d'entretien que nous menons dans la réserve. »

Ainsi, l'implication de l'armée dans la zone a également des intérêts positifs indéniables. Le périmètre de la zone de tir est strictement interdit aux bateaux toute l'année, bien que les tirs n'aient plus lieu qu'environ une dizaine de jours par année, contre près de 200 dans les années 50-60 ! Il en résulte une zone propice aux animaux, qui s'y sentent protégés, les buts de tir étant même largement utilisés comme perchoirs par les oiseaux aquatiques !

« Nous avons aussi aménagé sur la plage de Forel une zone de grillade, évitant ainsi la plupart des feux sauvages et des débris dans la réserve. En outre, notre présence a limité l'agrandissement et l'utilisation de la plage communale, ce qui est positif pour la nature », indique encore Jürg Studer.

Aucune atteinte à la qualité de l'eau

En ce qui concerne les munitions utilisées, celles-ci ne sont pas explosives et consistent uniquement en pièces inertes d'acier qui ne provoquent aucune pollution de l'eau, comme l'a démontré une analyse menée en 2015. Par ailleurs, de vieilles bombes d'entraînement en béton, là aussi sans explosif, se trouvent encore au fond de l'eau. Elles ont toutefois toutes été recouvertes par la flore marine et transformées en abri par la faune aquatique. Un nouvel exemple de l'extraordinaire capacité de la nature à s'adapter à toute situation. ■



Travailler à Forel : un privilège !

L'activité de tir expliquée par le lieutenant-colonel Studer a une influence directe sur l'activité d'une équipe de trois collaborateurs de la Base logistique de l'armée. Membres du service de support Forces aériennes, ils doivent notamment s'occuper de l'entretien du secteur et de la réparation des cibles. En outre, cette installation est également utilisée pour une autre formation spécialisée nécessaire à tous les pilotes, celle de la survie en cas d'éjection. Le lac de Neuchâtel, plus précisément la zone de Forel, offre des conditions idéales pour ces diverses activités, que le responsable d'équipe Francis Ducrest a bien voulu nous détailler lors d'un entretien.

Francis Ducrest, vous êtes responsable de la zone militaire de Forel. En quoi celle-ci est si particulière ?

Elle l'est en premier lieu de par le fait qu'elle se situe au milieu d'une réserve naturelle. Il faut savoir que les Forces aériennes s'entraînent au tir à Forel depuis 1931, soit bien avant que cette zone ne soit classée en tant que réserve. C'est sans doute la raison pour laquelle le secteur d'utilisation militaire est resté.

Nous sommes très conscients de l'importance de cette zone naturelle et assumons cette responsabilité de respect de l'environnement, tout en le conciliant avec nos propres besoins d'entraînements indispensables aux pilotes. Cet équilibre ne paraît pas toujours évident, mais nous parvenons à concilier les intérêts

de chacun, grâce à la bonne collaboration que nous avons avec l'association Grande Cariçaie. En plus de ce statut, cette zone est également ouverte au public puisqu'il s'y trouve une plage communale et des sentiers à travers les 80 hectares appartenant à l'armée.

Justement, les bâtiments que vous occupez se trouvent sur la plage même, avec des places de grillade juste à côté, comment gérer ce voisinage entre des activités militaires et civiles ?

Il est important de préciser que la zone est interdite d'accès lorsque des tirs sont en cours. Dans ces cas-là, nous nous occupons de boucler le périmètre, en fermant les barrières et en nous assurant qu'aucun promeneur ni bateau ne se trouve dans les parages. Des panneaux d'avis de tir se trouvent également dans tous les ports et nous nous occupons de leur entretien et mise à jour.

Lorsqu'aucun tir n'a lieu, soit la majorité du temps, nous entretenons la zone pour le bien-être du public et de la nature. Nous rencontrons ainsi plusieurs fois par année l'association de la Grande Cariçaie et nous les consultons à chaque réalisation que nous devons mener, comme lorsqu'un arbre doit parfois être enlevé pour maintenir le champ de vision sur les cibles de tir depuis la vigie. Nous avons aussi discuté avec la commune pour trouver des solutions, car nous avons

constaté à l'époque que les gens venaient faire des grillades n'importe où sur la plage et laissaient des déchets et des foyers. Suite à ces discussions, nous avons installé des poubelles, que la commune ramasse, et une place de grillade, avec du bois que l'armée met elle-même à disposition, afin d'éviter que les gens taillent dans la réserve. Nous avons également refait la jetée pour la sécuriser car elle est largement utilisée par les habitants de la région en été. La collaboration est bonne et profite à tout le monde, chacun trouvant son compte pour pouvoir utiliser la zone dans le respect des activités et besoins des autres.

En dehors de cet aspect, quelles sont les tâches militaires concrètes de votre équipe ?

Nous portons trois autres casquettes. Tout d'abord, nous assurons un piquet sauvetage sur le lac pendant le service de vol, c'est-à-dire que nous avons une formation de pompier et de sauveteur, qui peut nous permettre en cas de besoin de porter assistance à un pilote en difficulté dans notre secteur d'activité.

La seconde tâche qui nous incombe concerne justement cet hypothétique cas de figure. Les pilotes devant maîtriser les gestes nécessaires pour s'extirper de l'aéronef, atterrir ou amerrir, puis survivre jusqu'à leur récupération, ils bénéficient tous de formations spécialisées et de répétitions régulières, que ce soit



en montagne comme dans l'eau. C'est à Forel que cet entraînement «Sea Survival» se déroule, avant des stages similaires à l'étranger, en mer et de nuit.

Enfin, nous assurons la logistique et la maintenance des infrastructures et du matériel, et en hiver nous participons également au piquet déblaiement de la neige sur la base.

Comment se déroulent ces entraînements de survie pour votre équipe ?

Pour maintenir les bons réflexes lors d'une éventuelle entrée dans l'eau après éjection, les pilotes passent cette instruction tous les deux ans. Ces exercices prennent entre treize et quinze semaines par année entre mi-juin et mi-août, ainsi qu'en octobre et novembre. Selon le type d'avion, le matériel du pilote est différent. Son utilisation doit être garantie et c'est notre rôle en particulier de sécher, replier et remettre en état de bon fonctionnement le matériel nécessaire à la bonne tenue des cours. L'issue peut vite être fatale lorsqu'un pilote arrive dans l'eau et se trouve emporté par son parachute ou que l'eau est spécialement froide. Les gestes doivent être sûrs et le matériel encore plus, donc nous apportons une attention toute particulière à la remise en état de celui-ci. Ce soin du détail essentiel a eu pour effet de souder notre équipe, afin de fonctionner efficacement ensemble et d'assurer la sécurité des autres.



Nous devons acquérir des compétences très diverses allant de la maîtrise et l'entretien du matériel de survie, aux permis bateau et poids lourd, en passant par la formation de garde

place de tir ou encore le sauvetage. Au final, lorsqu'on y rajoute l'aspect plus relationnel lié à cette zone particulière, il s'agit d'un travail très complet et intéressant. ■



Les yeux dans les airs et la tête sur terre



Le contrôle de la circulation aérienne est une activité très particulière, bien nécessaire pour gérer tous les mouvements des avions ainsi que leurs décollages et atterrissages. C'est d'autant plus le cas sur une base aérienne comme celle de Payerne, qui mélange des appareils militaires à très haute performance, tels que des F/A-18 Hornet, avec d'autres, comme des appareils à voilures fixes, tout en incluant encore des appareils civils.

Skyguide est l'entité responsable de gérer ce ballet aérien, à l'échelle de toute la Suisse, aussi bien au niveau civil que militaire. Chaque base emploie simultanément plusieurs contrôleurs aériens se répartissant différentes zones géographiques et secteurs d'activité (tour de contrôle, radar, approche). Chacun a un rôle spécifique dans une organisation globale complexe, gardant constamment à l'esprit le mot d'ordre permanent : la sécurité avant tout ! « Notre rôle est d'assurer la sécurité du trafic aérien de manière fluide et rapide. » explique Jody Bolomey, contrôleur tour/approche à la Base aérienne de Payerne. « Le but est que

les pilotes aient à attendre le moins possible, tout en priorisant toujours la sécurité. »

En effet, aucun pilote ne peut choisir de lui-même ses déplacements sur les aires de trafic, ce sont les contrôleurs qui coordonnent et autorisent les mouvements. En fonction des conditions météo, de l'urgence des missions, de la quantité du trafic global et des différences dans les vitesses de déplacement des appareils, la quantité d'informations à gérer simultanément augmente fortement. « Nous devons être capables de nous faire une bonne image mentale, en 3D, de la position et des mouvements des avions pour leur donner des secteurs d'approche, ou d'attente, à chacun d'entre eux, en fonction de leurs besoins, que nous devons être à même de modifier en quelques secondes. Le travail en équipe est également primordial car nous gérons chacun différents secteurs et en cas de mauvais temps, lorsque les pilotes ne peuvent guère utiliser leurs repères visuels, nous nous passons les avions de secteur en secteur, de manière très précise. Ce travail implique une bonne

gestion du stress et une excellente faculté de prise de décision. » détaille Jody Bolomey. « C'est d'autant plus le cas au niveau militaire, avec les différences de performances et la grande variété du type de vols. Sur un grand aéroport international, la planification de la journée est connue à l'avance, quasi à la minute près et le travail consiste à réguler la vitesse des différents aéronefs à l'arrivée pour établir une séquence d'atterrissage, ainsi qu'à créer des intervalles permettant des décollages. Sur un aérodrome militaire, les missions sont différentes entre elles et il faut faire preuve de flexibilité pour réussir à intégrer simultanément un PC-7 exerçant la procédure en cas de panne moteur après décollage, un Super Puma en vol stationnaire déchargeant du matériel suspendu sous l'appareil, un jet d'affaires en approche, et ce avec le décollage prioritaire de 2 F/A-18 pour une mission de police aérienne, sans parler du petit avion de plaisance qui au même moment souhaite survoler notre aérodrome pour relier Ecuwillens à Colombier... le tout en garantissant la sécurité et de la façon la plus expéditive possible ».

Un travail prenant et intéressant

C'est un travail exigeant, la plupart du temps dans une langue étrangère, car les communications radios sont en majorité en anglais, et désormais avec des horaires irréguliers, de jour comme de nuit avec la mise en place du service de police aérienne 24h/24 (PA24). Mais pour Jody Bolomey, c'est un cadre idéal. Passionné d'aviation depuis toujours, il a accompli son service militaire dans les Forces aériennes, où il a acquis le grade de capitaine. Après avoir œuvré comme commandant de compagnie contractuel jusqu'en 2015, il a opté pour intégrer les formations dispensées par Skyguide, ce qui lui permettait de rester au plus proche de ce monde qui l'intéresse au plus haut point. «C'était une évolution naturelle pour moi, surtout à Payerne, car je connaissais bien la base et son personnel où tout le monde tire à la même corde. Je suis au plus près des avions et j'ai l'occasion d'échanger régulièrement avec les pilotes. C'est par le biais de mon activité militaire que j'ai découvert Skyguide et leur travail qui m'a immédiatement plu. »

Après avoir passé les phases de sélection et la première année de formation sur simulateur, il a réintégré Payerne pour continuer sa formation sur le terrain et y obtenir sa licence. Désormais installés dans le nouveau complexe des opérations, les contrôleurs aériens disposent de conditions optimales pour accomplir leur mission. «Les nouveaux locaux sont une claire amélioration du cadre de travail, qui offre une meilleure vue d'ensemble. Les équipements permettent un meilleur processus et une meilleure prise de décision, même si des réglages sont encore nécessaires pour que tout fonctionne parfaitement.» confie encore Jody Bolomey. «Être rassemblés dans le même bâtiment est un gros avantage. Nous pouvons avoir plus d'interactions avec les pilotes ou l'Etat-major. Tout le monde se connaît bien et discute ensemble régulièrement. C'est le cas pour le travail strictement, mais aussi en dehors, ce qui renforce les liens. »

Comme pour toute la base, les collaborateurs de Skyguide sont en cours d'adaptation à la mise en place de la PA24, soit la permanence opérationnelle, en vigueur depuis le 1^{er} janvier. Le travail de nuit est en effet très différent

et les vols sont plus rares, généralement réduits aux alarmes. Pour Jody Bolomey, le défi consiste à maintenir les facultés requises avec une plus grande proportion de périodes travaillées à plus basse intensité de trafic. Par ailleurs, des effectifs supplémentaires seront nécessaires mais former de nouveaux contrôleurs prend du temps et occupe des

instructeurs. «Le challenge est là et nous allons le relever».

Sachez encore que Skyguide recrute très régulièrement. En cas d'intérêt pour la profession, n'hésitez pas à consulter notre page internet: <http://www.skyguide.ch/en/company/careers/air-traffic-controller/> ■

Speaker de la Patrouille suisse



Non content d'être contrôleur aérien et chef d'engagement à l'état-major escadre aviation 11, Jody Bolomey est encore speaker de la Patrouille suisse. En effet, outre un commandant et 6 pilotes, notre formation de voltige comprend également 2 speakers, un francophone et un germanophone. Leur rôle est d'épauler le commandant pour la partie logistique et de commenter les performances de la patrouille en direct pour le public. Pour ce passionné d'aviation, c'est un rêve réalisé d'avoir pu intégrer cette petite famille, comme il la décrit.

«Un de mes collègues chez Skyguide occupait cette fonction et m'a proposé de la reprendre lorsqu'il a lui-même arrêté. J'avais un bon profil en tant que capitaine milicien, trilingue, qui connaissait le monde de l'aviation. Une rencontre a été organisée, durant laquelle le courant a tout de suite bien passé, et c'est ainsi que j'ai eu l'honneur de faire partie de ce team de si haute renommée et de représenter les Forces aériennes en Suisse et à l'étranger où nous sommes très connus et reconnus. De surcroît, c'est une expérience de vie fantastique, faite de voyages et de nombreuses rencontres passionnantes, notamment les équipes de démonstrations étrangères comme la Patrouille de France ou les Red Arrows de la Royal Air Force. De plus c'est une joie de pouvoir en personne constater la fascination que génère la Patrouille Suisse pour le public, que ce soit en Suisse comme à travers l'Europe »

*La Patrouille suisse
vous présente ses meilleurs vœux*



PLAN DE VOLS 2021 (sous réserve de changements)

[illegible]

Vol de nuit le lundi soir (réserve mardi) d'octobre à mars

Lors des CR horaire de vol étendu

CR = cours de répétition



Porter (Pilatus PT-6)

Impressum

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

Layout :
media f, Estavayer-le-Lac

Numéro : 2021/1 (janvier)

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