

2023/24

Base aérienne de Payerne

Aéronews



© VBS/DDPS



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Armée suisse

YORKNITE 2022	3
EXERCICES DE COMBAT AÉRIEN AU-DESSUS DE LA MER DU NORD	4 – 5
LOGISTIQUE ET MAINTENANCE EN DÉPLOIEMENT À L'ÉTRANGER	6 – 7
PLAN DES VOLIS 2023	8



ÉDITORIAL – EN MARCHE VERS L'AVENIR

Chères lectrices, chers lecteurs,

Suite à la signature du contrat d'achat des nouveaux avions de combat en septembre dernier, une nouvelle ère a commencé pour les Forces aériennes et la Base aérienne de Payerne: avant que les premiers F-35A ne posent sur notre aérodrome en été 2028, il s'agira d'adapter les infrastructures, de préparer le personnel et de réviser le règlement d'exploitation militaire.

En effet, cette modernisation de la flotte aura pour conséquence une diminution estimée à 50% du nombre de mouvements des jets militaires. Parallèlement, les activités aéronautiques civiles sont en constante expansion, si bien qu'il est imaginable qu'elles deviennent majoritaires dans une dizaine d'années. Pour le permettre, les règlements d'exploitation respectifs devront être adaptés, selon les procédures fédérales et en collaboration avec les Autorités régionales. Avec ce nouvel aéronef, les profils métiers de nos collaboratrices et collaborateurs sont appelés à évoluer. La réorganisation progressive de nos ateliers et services a débuté il y a quelques mois: la nouvelle unité SDIS – Service de Défense Incendie et Secours – est opérationnelle, permettant de professionnaliser ce domaine. Une large part du personnel de maintenance aéronefs est ainsi libérée de

tâches annexes, afin qu'ils puissent se préparer dans les meilleures conditions aux futures formations spécifiques F-35A.

Une nouvelle construction sera réalisée sur la Base aérienne d'ici fin 2027, abritant le futur centre de formation F-35A. Ainsi, cet avion n'aura plus aucun secret pour tous les soldats aviation des futures écoles de recrues et des cours de répétition, les spécialistes en mécanique et avionique des Forces aériennes et de RUAG ainsi que les pilotes. Cet espace centralisera tous les modules d'apprentissage et abritera notamment tous les simulateurs de vol, de gestion des systèmes techniques et de maintenance.

Une nouvelle génération de collaboratrices et collaborateurs, tant civils que militaires, sera bientôt appelée à succéder à la «génération Hornet» des trente dernières années! Mais en attendant, il convient de conserver et de parfaire notre capacité à répondre aux menaces d'aujourd'hui. Dans ce numéro de l'Aéronews, vous découvrirez que parfois l'entraînement nécessaire se déroule à l'étranger, en l'occurrence dans le Nord de l'Angleterre: zones non habitées ou à très faible densité de population, conditions nocturnes plus étendues, limitations de vitesse, d'altitude et d'espace de manœuvre moins restrictives qu'en Suisse, tout était réuni pour un entraînement des plus réalistes et un

perfectionnement ciblé sur les potentiels défis opérationnels.

L'actualité mondiale marque le quotidien de la Base aérienne, imposant l'accélération de nos efforts de résilience, que ce soit dans les domaines de l'indépendance énergétique, de la sécurité cyber ou des moyens de conduite et de communication, afin de garantir les missions dévolues à l'armée suisse en toutes circonstances. Si l'année 2022 fut marquée par un réveil brutal aux réalités parfois volontiers écartées, espérons que 2023 permette de retrouver le chemin de la paix en Europe, de la solidarité et du désir commun de résoudre les défis du XXI^e siècle.

Meilleurs vœux de santé et bonne lecture.



Col EMG Michael Leuthold
Cdt Base aérienne de Payerne

Yorknite 2022



Le rôle des Forces aériennes est de protéger l'espace aérien suisse. Pour ce faire, les avions de combat doivent pouvoir être engagés dans toutes les conditions et par tous les temps.

Comme pour tous les domaines, l'entraînement est la seule manière d'acquérir l'expérience nécessaire pour être apte à assurer la mission lorsque le besoin se fait sentir. Or, sur le territoire suisse, le terrain d'entraînement des jets est limité. D'une part, les besoins de l'aviation civile réduisent l'espace disponible sur un plan horizontal. D'autre part, la volonté de l'Armée de ménager la population, au regard de la densité d'habitation du pays, impose des plafonds d'altitude que les engins ne franchissent pas, ou du moins uniquement en cas de besoin lors d'un engagement réel. Pour toutes ces raisons, les Forces aériennes organisent chaque année des modules d'instruction à l'étranger, dans des secteurs permettant de s'affranchir de ces limites. En novembre 2022, c'est la base aérienne militaire de Leeming, dans le nord de l'Angleterre, qui nous a accueilli pour quatre semaines, dont les deux premières pour un détachement payernois.

D'excellentes conditions d'entraînement

Les conditions d'engagement y sont idéales pour les pilotes. Ils peuvent réaliser des vols à basse altitude, autant au-dessus des terres, pour profiter de la couverture du terrain, qu'au-dessus de la mer, pour s'entraîner au combat aérien sur une zone nettement plus grande qu'en Suisse, tant en largeur qu'en altitude. De la même

manière, ils peuvent également voler plus souvent de nuit, ce qui permet d'emmager une grosse expérience. 3 vagues de vol en une journée sont en effet possibles : la première de jour, les deux suivantes dans l'obscurité.

Organiser et conduire ce module est cependant un défi conséquent. Il s'agit de préparer tout le matériel et l'outillage pour 1 mois de vol intensif, de les déplacer ensuite dans de nombreux containers, de s'installer dans les infrastructures mises à disposition par la Royal Air Force [les Forces aériennes anglaises], puis d'assurer la préparation et la maintenance des machines durant toute la période, sans parler de toute la logistique nécessaire à cette opération.

Un dispositif important pour permettre les vols

L'équipe de Payerne qui s'est rendue à Leeming comptait seulement 20 pilotes et 50 autres personnes pour gérer l'ensemble des prestations au sol. De nombreux profils différents sont nécessaires, allant des préparateurs des avions aux armuriers, des mécaniciens ou des avioniciens d'aéronefs et d'équipement de vol, ainsi que des policiers militaires et un logisticien de la BLA, de même que les responsables de la conduite gérant également l'organisation

et l'administration. Pour l'ensemble du détachement, il a fallu s'adapter à un environnement complètement différent, gérer la collaboration avec les britanniques, faire face à une météo capricieuse et à des installations passablement vétustes et composer avec le matériel disponible, forcément moindre « qu'à la maison ».



Au terme de deux semaines intensives et enrichissantes, l'équipe de Payerne a pris le chemin de retour pour la Suisse, laissant la place à leurs confrères de la base de Meiringen pour les deux semaines suivantes et le rétablissement et le retour de l'équipement emporté.



Exercices de combat aérien au-dessus de la Mer du Nord

Les modules d'instruction à l'étranger répondent à plusieurs objectifs. Ils permettent de pratiquer différents types de vol, sans les restrictions qui existent en Suisse, de parfaire la formation des jeunes pilotes, de se familiariser avec les pleines capacités techniques de l'avion ou encore de se mesurer à d'autres nations engageant d'autres jets de combat.

Lors de cette édition, la priorité pour l'équipe de Payerne était donnée à la phase formelle, soit la formation des jeunes pilotes. Dans un premier temps, les nombreux vols de nuit leur ont permis d'obtenir certaines certifications pour des équipements de vol particuliers, tel que des lunettes de vision nocturne. En parallèle, les données d'engagement très différentes permettent de s'entraîner à un vol plus rude sur le plan physique. En effet, plus l'avion vole à basse altitude, plus il peut exprimer ses capacités techniques. Ainsi, sur un virage à pleine vitesse, effectué à la limite supérieure de 7.5 G, le Hornet ne décélère même pas, alors qu'aux altitudes d'entraînement en Suisse, une telle manœuvre entraîne un fort ralentissement. Pour les pilotes, c'est une excellente occasion de ressentir des réactions très diffé-

rentes de la part de leur machine et d'améliorer leur maîtrise de l'engin. «On sent une réponse très différente de l'avion par rapport à ce qu'on a l'habitude» explique un pilote pour la première fois en opérations à l'étranger. «Le vol est plus poussé et donc plus physique, on encaisse plus de G, mais c'est justement l'opportunité de se familiariser avec ça pour être prêt si une intervention devait devenir plus musclée un jour.»

Une zone d'engagement presque sans limites

La proximité de la mer offre un immense secteur d'entraînement au-dessus duquel il n'existe aucun repère physique au sol. Cela force à se fier à l'engin et ainsi à se baser sur les données que celui-ci fournit, surtout au niveau de l'altitude. Comme le vol se fait également nettement plus bas, cette confiance est primordiale mais ne va pas de soi et doit être entraînée. Avec la vitesse supérieure et les manœuvres plus tendues, la concentration est au maximum. «Avec une certaine vitesse, on peut engager une montée pratiquement verticale au-dessus de l'eau, ce qu'on peut difficilement entraîner dans notre pays, alors il faut vraiment être à son affaire pour le faire en toute sé-

curité» nous confie ainsi un jeune pilote dont c'est la première expérience.

Pour tous les pilotes, jeunes ou expérimentés, le vol de navigation représente toujours un moment fort. Il s'agit d'un vol à basse altitude au-dessus des terres, où le but est de suivre au mieux le terrain, afin de se camoufler de la vision radar. Même si les vallées anglaises ne sont pas aussi profondes que celles des Alpes, le défi reste entier. Les grandes zones vides permettent ce type d'entraînement spécifique et spectaculaire: «lors de mon vol de navigation, la météo était mauvaise, mais au moment de déboucher sur la mer, le soleil se couchait et la vue était juste magnifique. Pour moi, cela restera clairement un moment fort et marquant.» raconte l'un d'entre eux.

Les grandes distances disponibles sur un territoire essentiellement vide et sur la mer permettent aussi des durées de vol plus grandes et des simulations de combat au radar à longue distance qui ne sont pas faisables en Suisse. Yorknite 2022 a en plus permis quelques confrontations avec des Typhoon Eurofighter anglais. C'est une opportunité précieuse pour étudier les capacités d'autres avions et pour se mesurer à une autre nation. Dans un sourire, la





plupart des pilotes nous avouent toutefois avoir eu besoin d'un peu d'adaptation au contrôle aérien, surtout pour gérer les contacts radios avec le fort accent du nord de l'Angleterre.

Même si la priorité de ce module était la formation et le perfectionnement des aptitudes au vol, les membres plus aguerris n'en ont pas moins eu aussi l'occasion de tirer leur épingle du jeu. Les nombreux vols de nuit effectués permettent de maintenir les bonnes habitudes, ce qui n'est pas toujours évident avec le peu de blocs disponibles en Suisse. «L'intensité des vols sur une phase de ce genre est capitale. La possibilité de pouvoir enchaîner un grand nombre de vols nocturnes sur quelques jours est un gros avantage, même lorsque l'on vole depuis de nombreuses années» nous explique ainsi l'un d'eux, dont il s'agissait déjà de la cinquième campagne

à l'étranger. En effet, en Suisse, les entraînements s'arrêtent suffisamment tôt pour ménager la population avoisinante. Couplé au fait que la nuit tombe un peu plus tard, cela limite grandement les possibilités. En soi, cela suffit pour maintenir l'entraînement, mais au prix d'une planification millimétrée et de vols souvent trop espacés pour parfaire la maîtrise nécessaire. En volant pratiquement tous les jours, voir même plusieurs fois par jour dans ces conditions, les membres de Yorknite 2022 ont ainsi l'occasion d'approfondir les choses avec l'expérience précédente encore fraîche à l'esprit. Pour tous, il s'agit d'un gros plus, qu'ils ont à cœur de faire fructifier.

Une météo capricieuse

Pour cette raison, les deux jours perdus pour cause de trop fortes perturbations

météo sont souvent un des premiers éléments qui reviennent sur les lèvres des pilotes. Mais en dehors de cela, ils sont unanimes à confirmer l'intérêt et la réussite de l'expérience. En particulier, les aléas techniques ont pu être maîtrisés par l'équipe au sol et les vols n'ont pas dû être annulés pour des raisons de réparation. Mais dans le fond, même si l'environnement est différent et les conditions plus permisives qu'en Suisse, l'entraînement reste le même: «Finalement, ce que nous faisons reste identique. La procédure de prise et de rendu de l'avion est la même, et lorsque nous sommes en vol, ce que nous faisons ne diffère que très peu, même si le cadre est tout autre» précise ainsi l'un des membres, pour qui la campagne aura permis la certification vol de nuit, afin d'être opérationnel pour le QRA («Quick Reaction alert», la Police aérienne 24/7).

Logistique et maintenance en déploiement à l'étranger

Avant de permettre un grand nombre de vols en peu de temps, un module d'instruction à l'étranger est un défi organisationnel et logistique.

Pour que l'entraînement puisse se faire, il faut déjà transporter tout l'équipement et le matériel nécessaire tant à la préparation et à l'accomplissement des vols qu'à la maintenance des appareils. En effet, pour Yorknite 2022, le détachement de Payerne s'est déplacé en Angleterre avec 10 F/A-18 Hornet, afin de pouvoir effectuer un maximum de sorties. Bien sûr, la planification tient compte du nombre d'engins, mais pour l'équipe au sol, l'objectif est clair: permettre la tenue de tous les vols.

Pour cette raison, les participants n'étaient pas uniquement présents pour du service de vol, mais aussi pour de la réparation. En effet, la répétition des vols et les contraintes imposées à ces jets ayant déjà plusieurs milliers d'heures de vol sont susceptibles de susciter l'enchaînement de pannes techniques! Bien sûr, en cas de besoin de maintenance de grande envergure, l'avion resterait cloué au sol pendant plusieurs jours, et ce pour autant que la réparation soit réalisable ailleurs que dans nos ateliers parfaitement équipés. Néanmoins, avec l'expérience, les mécaniciens payernois savent ce qui fait souvent défaut et prévoient en conséquence matériel, outillage spécifique et pièces détachées nécessaires.

Un travail hors de sa zone de confort

Cette année, l'équipe n'a pas dû faire face à «de trop grosses casses», même si de nombreuses petites interventions ont été nécessaires, et ce pas toujours dans des conditions idéales. C'est ainsi qu'il a par exemple fallu réparer une lampe indispensable au vol de nuit, située tout en haut de l'empennage arrière. A Payerne, la réparation se fait facilement, l'accès à l'am-poule étant garanti par une échelle spéciale, en toute sécurité pour le mécanicien et sans risque de toucher d'autres parties de l'aéronef. Cet équipement n'étant pas disponible à Leeming, il a fallu improviser. Les confrères anglais ont prêté un monte-chARGE, lequel s'est avéré inutilisable, car les barres de sécurité auraient



heurté la dérive! C'est finalement un escalier d'embarquement qui a constitué la solution. Mais au moment de ramener le monte-chARGE à leur propriétaire, celui-ci tombe en panne en plein milieu de la voie de roulage des avions, et ce peu de temps avant le départ des jets pour un exercice. Ni une, ni deux, les mécaniciens broyards démontent les freins du monte-chARGE, permettant de le tracter hors du passage, juste avant le passage des avions: «ouf, c'était chaud!»

Pendant tout ce temps, le service de vol se poursuit sans perturbation et la tranquillité de l'équipe pendant l'incident et après est tout à fait révélatrice de leur flexibilité et de leur efficacité. Comme le dit l'un d'entre eux: «En campagne, on sort de notre zone de confort, c'est un excellent

exercice d'agilité professionnelle. Mais au final, le travail reste le même.» Tous s'accordent sur ce point: «Partout où on va, on applique la même manière de faire le job. On travaille selon des procédures et celles-ci ne changent pas. Bien sûr l'environnement est différent, on doit parfois être un peu plus inventif, mais le pilote qui monte dans la machine ne doit pas sentir de différence.»

Le travail d'équipe comme maître mot

Pour la cinquantaine de membres de l'équipe au sol, le défi est entier, mais toujours relevé grâce au travail d'équipe. «On doit parfois se montrer plus débrouillés, donc les solutions impliquent souvent plus de personnes. On partage beaucoup et on cherche ensemble. C'est le gros inté-



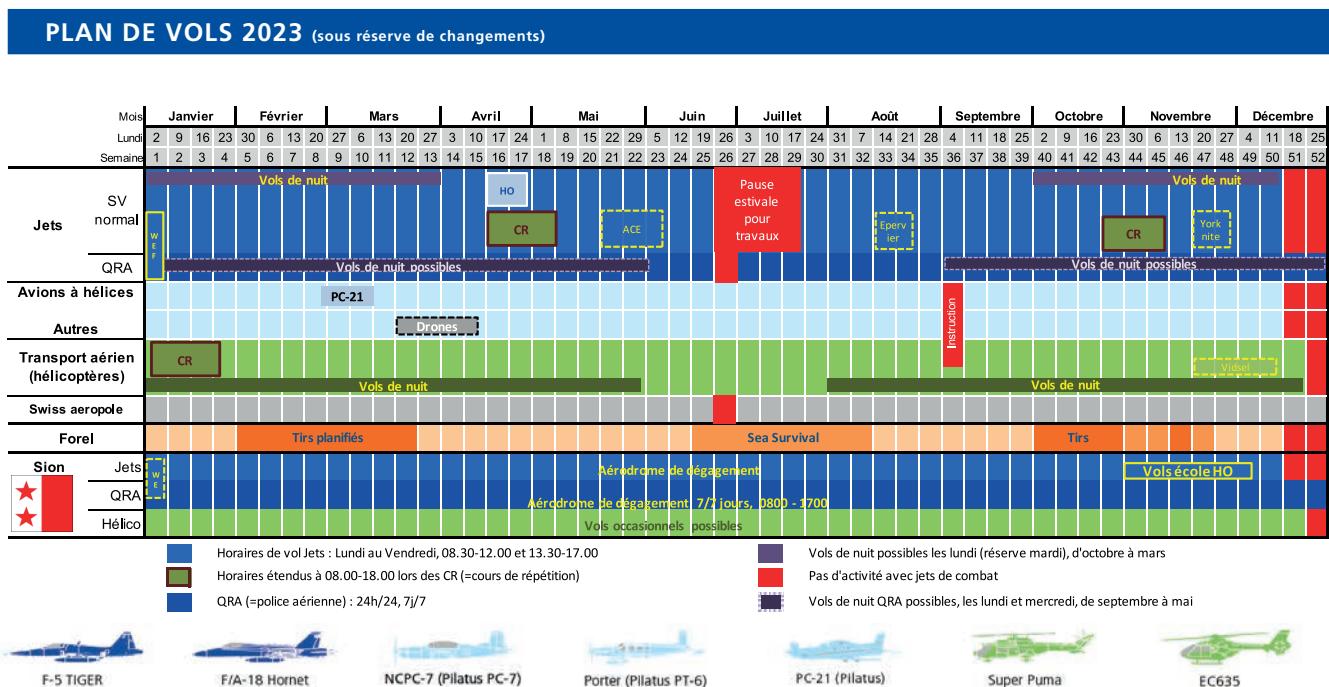
rêt de ces phases hors de nos locaux. On interagit plus entre ateliers et on travaille avec des gens avec qui on n'a pas l'habitude.» nous confie l'un des mécaniciens de l'équipe de réparation. En effet, sur la Base aérienne de Payerne, il existe trois ateliers distincts, le service de vol, l'armurerie et la réparation, qui effectuent des tâches distinctes et ne se mélangent ainsi que peu. En engagement à l'étranger, c'est l'inverse: Tous les profils collaborent et apprennent à se connaître. C'est d'autant plus le cas lors de Yorknite 2022, puisque les armuriers effectuent du service de vol, car il n'y a pas de tir. «Pour nous, c'est une belle opportunité de s'entraîner au service de vol, car nous sommes appelés à le faire à Payerne, dans le cadre du QRA. Alors on profite d'en faire ici et on bénéficie de l'exp

érience des collègues» explique l'un des armuriers.

Profiter des connaissances d'autrui et apprendre à collaborer avec d'autres personnes, c'est bien là tout l'avantage de l'expédition. Sur place, la cohésion d'équipe est excellente et se renforce de jour en jour. Évidemment, cela réjouit le responsable de l'équipe: «à Payerne, chacun à sa vie après le travail, alors les échanges sont limités. On fait le travail et ensuite, chacun part de son côté pour ses activités ou sa famille. Ici, on est ensemble en permanence, on quitte la base le soir tous en même temps et on partage encore un verre à l'hôtel. Alors chacun s'entraide et des liens forts se créent. Lorsqu'on a vu qu'un collègue bossait bien, on lui fera d'autant plus confiance par la suite.»

Cette entraide est visible partout. L'équipe de réparation n'a pas de grosses interventions, alors elle en profite pour aider au service de vol ou tenter d'améliorer la température des locaux pour tout le monde en réparant un radiateur. Les hangars des avions sont bien espacés et les distances importantes pour les chefs de groupe, alors ceux qui ont déjà fini viennent en soutien pour réduire les déplacements. Pour tous, l'ambiance est aussi un gros facteur de motivation, car la participation à ces modules se fait sur une base volontaire. Il ne manque toutefois jamais de personnel car l'exercice est largement apprécié, même dans le froid et la nuit de l'Europe du nord. «Faire une campagne, c'est vraiment quelque chose de sympa. On apprend à connaître d'autres collègues, on partage des histoires et des expériences et on profite après le travail, en buvant un verre ensemble. Même avec les pilotes, les échanges sont beaucoup plus fréquents et intéressants» nous confie l'un des membres de l'équipe. Et l'équipe veille au grain. Le moral se soigne à grand coup de blagues, de saucissons et de raclettes valaisannes. C'est que l'Angleterre n'a pas fondé sa réputation sur sa gastronomie, alors les militaires de la Royal Air Force invités au traditionnel repas commun ont particulièrement apprécié le «Swiss Cheddar» qui leur a été servi par les pilotes suisses.

Détachement Payerne Yorknite 2022



Impressum

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

Layout :

media f imprimerie SA, Payerne

Numéro : 2023/1 (janvier)

Tirage : 27 500 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.forcesaerielles.ch