

# Base aérienne de Payerne

# Aéronews



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Armée suisse

# Dans ce numéro

DEVENIR PILOTE MILITAIRE	3
UN SUPER PUMA AUX YEUX DE LYNX	4 / 5
LE VOL SE JOUE D'ABORD AU SOL	6 / 7
PLANNING DES VOLS 2012	8
VOTRE AVIS NOUS INTÉRESSE	8



## EDITORIAL



**Chère lectrice,  
cher lecteur,**

En 2011, la Base aérienne de Payerne a fêté, sans tambour ni trompette, les 90 ans de l'aérodrome militaire. 90 ans de relation étroite et de partenariat entre la Broye fribourgeoise et vaudoise et son aérodrome militaire. Longtemps protégée des regards, la base n'était pas accessible à la population, secret militaire oblige. Pendant des décennies, le personnel travaillant sur l'aérodrome n'était même pas autorisé à parler de ses activités à sa famille. Mais les temps changent! La «Grande Muette» s'est mise à s'ouvrir, se présentant lors de foires ou comptoirs, accueillant des groupes de visiteurs sur son sol. Dernier exemple: les journées du CentenAir 1910 – 2010, qui ont temporairement levé

le voile et permis à tout un chacun de découvrir la Base aérienne de l'intérieur.

La Base aérienne dispose d'un très grand capital doté d'un savoir immense: ses collaborateurs. Que ce soit du personnel volant ou personnel au sol, militaire ou civil, employé des Forces aériennes ou des organisations partenaires telles que la Base logistique de l'Armée, la Base d'appui à la conduite ou encore Skyguide. Des collaborateurs venant de la région, puisque 75 % d'entre eux habitent dans un rayon de 15 km autour de l'aérodrome. Ces femmes et ces hommes, avec leurs compétences et leur savoir-faire, sont les garants de l'aptitude à l'engagement de la Base aérienne au profit de notre pays, de sa sécurité et par conséquent du bien-être de la population.

Avec cette nouvelle édition du Payerne Aéronews, nous continuons de progresser sur la voie de la transparence et de l'information. Vous découvrirez au travers de cette publication d'autres facettes des activités de la Base aérienne, ainsi que les personnes qui assurent son bon fonctionnement, jour après jour, durant toute l'année. Vous y trouverez également la planification annuelle 2012 des principales activités de la Base aérienne.

Je saisis cette occasion pour vous souhaiter une excellente année 2012. Je vous remercie de votre attention et vous souhaite d'ores et déjà une agréable lecture.

**Col EMG B. Studemann**  
Cdt Base aérienne de Payerne

# Devenir pilote militaire: s'y prendre tôt et avec passion!

« Les Suissesses et Suisses âgés de 17 à 20 ans passionnés d'aviation qui souhaitent devenir pilotes militaires doivent passer le test d'aptitudes que l'on trouve sur notre site Internet [www.sphair.ch](http://www.sphair.ch) », encourage le major Beat Hedinger, pilote militaire de carrière et directeur de SPHAIR. « Etre doté d'un esprit rapide et de fonctions psychomotrices qui permettent d'assurer que les mains et les pieds font bien ce que la tête commande constitue un avantage », souligne en souriant ce responsable. La capacité du candidat à travailler en équipe est également un facteur important pris en considération.

## S'adapter aux exigences

Sous le nom de SPHAIR, cette formation utilise une méthodologie assistée par informatique. Le candidat doit prendre rendez-vous pour une évaluation auprès de l'Institut de médecine aéronautique à Dübendorf. Durant cette journée d'observation, appelée « screening », plusieurs tests sur ordinateur permettent de cerner l'intelligence, la personnalité et la motricité des candidats. Le screening permet

de repérer et d'éliminer les candidats qui ont deux mains gauches », affirme le Major Beat Hedinger. Chaque année, parmi plus de 420 jeunes qui tentent leur chance, seuls 260 environ passeront cette première étape et accéderont à la formation SPHAIR.

## La théorie avant la pratique

Pour la majorité des participants qui effectuent l'examen d'aptitudes SPHAIR, il s'agit du premier contact qu'ils ont avec un avion. Prenant la forme de cours théoriques et pratiques, l'expérience dure 2 semaines. Les participants y reçoivent un profil de leurs forces et faiblesses, qui sert également de recommandation pour leur future carrière professionnelle. Chaque année, quelques 160 jeunes, femmes ou hommes, reçoivent la recommandation de postuler en tant que pilote militaire de carrière. Avec ce document en poche, le candidat a terminé l'examen d'aptitudes SPHAIR, mais est encore bien loin de se retrouver dans le cockpit d'un avion ou hélicoptère des Forces aériennes suisses. Environ 120 candidats poursuivent et postulent sur le site [www.airforcepilot.ch](http://www.airforcepilot.ch).

Après divers examens psychologiques et une semaine dans le simulateur PC-7 à Locarno, 25 candidats environ sont retenus.

## Dernière ligne droite : le vol sur PC-7

Après l'école d'officiers, un dernier défi attend les aspirants pilotes avant qu'ils ne soient admis pour la formation de cinq ans qui fera d'eux des pilotes militaires: il s'agit de la sélection effectuée sur la base de vols en Pilatus PC-7 depuis Locarno. Selon le lieutenant-colonel René Schläppi, il est relativement facile d'identifier les meilleurs candidats. « Ceux qui ont le moins d'aptitude sont rapidement repérés. Le plus difficile, c'est de prendre une décision pour ceux qui se trouvent dans la moyenne. C'est pourquoi des vols de sélection sont organisés pour observer minutieusement les candidats ». Au final, entre 12 à 16 candidats, répondant au profil recherché, seront retenus: ils pourront suivre la formation de pilote militaire de carrière. ■

Vous êtes intéressé? rendez vous sans tarder sur [www.sphair.ch](http://www.sphair.ch)



## «Un Super Puma aux yeux de lynx»



Depuis 2006, les Forces aériennes disposent d'une caméra infrarouge sur un hélicoptère Super Puma prêt à être engagé en 1 heure, 365 jours par année et 24 heures sur 24, pour la recherche de personnes disparues ou d'avions accidentés.

Le lieutenant-colonel EMG Daniel Ringger, nouveau commandant de l'escadre de transport aérien 1, explique le déroulement d'un engagement SAR, l'abréviation anglaise de «Search and Rescue» - «recherche et sauvetage»:

Le Super Puma décolle de Payerne et file en direction de l'est à toute vitesse. L'entraînement du jour consiste à localiser un avion accidenté et retrouver son occupant.



*FLIR est l'acronyme de Forward Looking Infrared, qui désigne une caméra infrarouge montée sur un support gyrostabilisé du côté gauche de l'hélicoptère. Outre l'image thermique sur un écran vidéo haute définition, le dispositif se compose aussi d'une carte électronique mobile qui indique la direction de vol et l'angle de vue de la caméra.*



### Interventions sur appel des autorités civiles

« Nous accomplissons environ 30 interventions réelles par année, avec un accent principal sur la recherche de personnes », explique l'opérateur FLIR Andri Spinaz. En cas de besoin, la Rega ou la police s'adressent à l'officier de piquet des Forces aériennes, lequel est en mesure de déclencher une intervention dans le délai d'une heure.

Pour prendre sa décision, celui-ci prend en compte divers facteurs, dont la météo. Il évalue également les chances de réussite du FLIR en fonction des circonstances. « C'est la nuit et en terrain découvert que nous voyons le mieux », explique le major Spinaz. Plus le soleil chauffe le sol pendant la journée, plus la différence de température entre une personne et le terrain s'amoindrit. Ce qui implique un affaiblissement du contraste de l'image thermique. Le major fait également remarquer que le FLIR n'est pas un remède miracle. Il ne permet pas, par exemple, de voir à travers les objets. La neige et l'eau ont une telle capacité d'absorption des rayons infrarouges qu'il est impossible de « voir » les personnes ensevelies sous des avalanches ou sous l'eau.

Malgré ces limites, l'hélicoptère FLIR reste un moyen d'intervention d'une efficacité redoutable s'il est engagé à bon escient. Grâce à son aide, un grand nombre de personnes disparues ont pu être retrouvées et sauvées. Bien que le Super Puma dispose d'un treuil de sauvetage, les opérations de secours proprement dites sont généralement l'affaire de la Rega, avec ses hélicoptères équipés pour les urgences médicales et ses équipages formés en conséquence. Selon entente, les Forces aériennes sont autorisées à récupérer des personnes indemnes.

### Les partenaires sont formés

Techniquement, la caméra FLIR est conçue pour la recherche de personnes, ce qui est aussi intéressant pour le Corps des gardes-frontière et la police. A part la surveillance des frontières et la recherche policière de personnes, la caméra infrarouge est égale-

ment utile aux chefs d'intervention de la police lors de grands événements comme le WEF. Les prises de vue peuvent alors être retransmises en temps réel à un poste de commandement terrestre. Enfin, l'hélicoptère FLIR vient aussi en aide aux services du feu pour repérer et éteindre avec précision les foyers couvant qui subsistent après les incendies de forêt.

Comme le souligne Andri Spinaz, la formation des chefs d'intervention des différents partenaires joue un grand rôle dans tous ces engagements. « Il est important que nos partenaires connaissent les possibilités de notre système. A l'engagement, tous doivent parler le même langage à la radio. C'est pourquoi nous organisons régulièrement des cours et des exercices pour le Corps des gardes-frontière, la police, les organisations de sauvetage et les services du feu. »

Dès que le signal de détresse de l'avion disparu se fait entendre, le Super Puma ralentit sa course pour effectuer un premier repérage en vol stationnaire. Avec cette indication, il repart aussitôt vers un nouveau cap, suivant le signal de détresse qui s'intensifie. A bord, les pilotes, l'opérateur de treuil et le major Andri Spinaz, opérateur de bord et responsable FLIR pour cette mission, scrutent leur champ visuel respectif.

Le signal commence à faiblir! L'hélicoptère a dépassé l'endroit où se trouve l'épave fictive. Des relevements croisés aident maintenant à déterminer plus précisément la position du site recherché. Le Super Puma frôle la cime des arbres pour identifier où le signal est le plus fort: l'équipage sait maintenant que la personne disparue ne peut plus être loin.

Soudain un « Je le vois! » retentit dans les écouteurs de l'équipage. L'opérateur de treuil a repéré son collègue – qui jouait pour cet exercice le pilote infortuné – à l'orée de la forêt. Quelques instants plus tard, il est hélitreuillé dans le Super Puma. « Mission accomplie avec succès! »



Le lieutenant-colonel EMG Daniel Ringger est depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012 le nouveau commandant de l'escadre de transport aérien 1

# Le vol se joue d'abord au sol



Les pilotes d'avions font rêver. Au travers du cinéma ou de la bande dessinée, nous les percevons comme des humains hors du commun: au moindre souci, ils sautent dans leur cockpit pour accomplir leurs missions héroïques.

«Dans la réalité, c'est un petit peu plus complexe!» Entretien avec Gilbert Miauton, chef du service support service de vol sur la Base

aérienne de Payerne: Seul, le pilote ne peut rien faire! Il est certes un maillon important, mais toute la chaîne doit être garantie pour que la mission soit menée à bien. Du contrôleur aérien au collaborateur dédié l'entretien de la piste, en passant par des mécaniciens ou électroniciens, on rencontre de nombreux spécialistes aux métiers techniques très différents.

## Avant de décoller

Dans les boxes avions (sorte de «grands garages» le long de la piste), une équipe s'active à préparer un F/A-18 pour la prochaine mission. Jean-Manuel Schneider est mécanicien au service de vol. Il est responsable de la bonne préparation de l'avion. 45 minutes environ après le début de son travail, il est rejoint par le capitaine David «Mensen» Menth, à qui il présente le livre «LOG». Ce document permet au pilote d'obtenir confirmation de l'état de l'avion (contrôles de fonctionnement effectués, armement à disposition, quantité de kérosène, ...). Après une brève conversation entre ces deux acteurs, le pilote grimpe sur sa machine et s'installe dans le cockpit, suivi sur l'échelle par le mécanicien, qui l'aide à se sangler à son siège.

## Remise «clé en main»

Les Forces aériennes suisses sont la seule armée de l'air du monde où le pilote n'effectue aucun contrôle de l'avion avant de

**CAPITAINE DAVID MENTH,  
PILOTE F/A 18**



«Les appareils F/A-18 sont très complexes. Le rôle des équipes au sol est capital. Sans eux, nous ne pourrions pas voler. Ils sont garants du bon fonctionnement et de la maintenance de nos appareils. Ils sont dignes de grande confiance. Je suis satisfait à 100% des services qu'ils nous rendent et les remercie pour leur travail exceptionnel!»

**JEAN-MANUEL SCHNEIDER,  
MÉCANICIEN AU SERVICE DE VOL**



«Mon rôle est de contrôler que la qualité requise soit assurée lorsque le pilote monte dans son avion. C'est un travail très visuel qui se fait sur la base d'une liste de points de contrôle. J'ai une vision globale sur l'ensemble de l'aéronef. Aucune erreur n'est permise. C'est un travail qui nécessite une grande responsabilité, garantissant un maximum de sécurité aux pilotes.»

**DENIS POCHON, MÉCANICIEN  
MAINTENANCE AVION**



«La plus grande partie de mon travail s'effectue dans les halles de maintenance à la réparation et à l'entretien des F/A-18. Lorsque je suis engagé au service de vol, je suis le spécialiste technique qui soutient le pilote en assurant un dépannage de l'avion de dernière minute afin de lui permettre d'assurer sa mission.»

partir en mission. Le professionnalisme, la rigueur et les compétences des mécaniciens justifient cette confiance unique entre le pilote et les mécaniciens d'aviation militaire.

Posté devant l'engin, par des gestes, Jean-Manuel Schneider donne des instructions au pilote afin de contrôler tous les équipements de vol, qui s'activent au rythme de la gestuelle du mécanicien. Puis, celui-ci fait le tour de l'appareil et passe notamment sous le fuselage de l'avion pour y effectuer une série de contrôles complémentaires.

Tout est en ordre.

En cas de problème, un code numérique s'afficherait sur un écran dans la niche du train de pouce (photo de couverture). L'anomalie serait alors annoncée aux mécaniciens de maintenance, qui prendraient le relais en indiquant au pilote la marche à suivre pour éliminer la panne. Si la situation ne se normalisait pas, l'avion resterait au sol et serait confié à l'atelier de réparation.

La série de contrôles est terminée, le capitaine « Mensen » peut alors sortir du hangar avec son chasseur et s'engager sur la piste de décollage.

#### De retour

De retour de mission, avant de couper les réacteurs, le pilote annonce aux mécaniciens les éventuelles déficiences techniques constatées pendant le vol. Celles-ci sont consignées dans les documents techniques, analysées par les spécialistes de la maintenance, qui décident notamment de la réparation à effectuer. Ces derniers ont même le pouvoir de « clouer l'avion au sol » si nécessaire. Aux Forces aériennes, la sécurité passe avant tout.

Les membres du personnel au sol peuvent fièrement affirmer que sans eux, aucun vol ne serait possible! ■



*Le personnel au sol est un maillon indispensable à l'engagement des F/A-18. Les pilotes leur font d'ailleurs entièrement confiance.*

