

Police aérienne, les heures de bureaux appartiennent au passé

Autor(en): **Kümmerling, Pascal**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2019)**

Heft [1]: **Numéro Thematique Aviation**

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-868031>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Un F/A-18C *Hornet* dans son box, à Payerne.
Photos @ P.Kümmerling

Forces aériennes

Police aérienne, les heures de bureaux appartiennent au passé

Pascal Kümmerling

Journaliste spécialisé dans les questions aéronautiques, *Avia News*

Au début du mois de septembre, les Forces aériennes ont fait le point sur la mise en place de la police aérienne, lors d'une conférence de presse sur la base aérienne de Payerne, suivi d'une démonstration de décollage de deux appareils armés. Le bilan est positif et l'extension des interventions depuis le début de cette année tous les jours de 06h00 à 22h00 fonctionne bien. D'ici fin 2020, deux avions armés seront complètement disponibles sept jours sur sept, 24 heures sur 24

06H00 à 22H00

Actuellement, la police aérienne est disponible de 6h à 22h et ceci 365 jours par an. Le développement du service de police aérienne se poursuivra jusqu'à fin 2020 pour atteindre la pleine capacité avec deux avions armés opérationnels 24 heures sur 24, 365 jours par an (PA24/24).

Nous sommes maintenant entrés dans l'avant-dernière étape avant la disponibilité complète. Il faut cependant noter que ces deux dernières années des exercices ponctuels ont été réalisés pour tester la PA24 24/24 avec des mises en piquet ininterrompus de deux avions armés et ceci durant 36 heures. Avec cette mesure, les Forces aériennes poursuivent deux objectifs : il s'agit, d'une part, de pouvoir ordonner de temps à autre une augmentation aléatoire de la disponibilité afin de rester imprévisible en cassant la routine et, d'autre part, d'acquérir des connaissances utiles pour la mise en œuvre des phases ultérieures, où la disponibilité est plus élevée.

Surveillance radar 24/24 depuis 2005

La surveillance active de l'espace aérien est déjà une réalité depuis 2005. Sa grande utilité a été démontrée à plusieurs reprises. On oublie souvent, que si nos avions n'ont pu décoller par le passé, ce sont bien les aiguilleurs du ciel de l'armée qui ont coordonné les interventions

des Forces aériennes voisines. Coordination par exemple, lors du cas de l'avion d'Ethiopian Airlines détourné sur Genève a été escorté d'abord par les Italiens, puis par les français. Le projet PA24 va permettre de réaliser la disponibilité opérationnelle permanente avec deux avions armés prêts à décoller en l'espace de 15 minutes au maximum QRA15 (*Quick Reaction Alert*). Cependant, selon l'exigence de la situation, ce temps peut être réduit à QRA8 pilote dans l'avion moteur éteint et QRA3 pilote dans l'avion, moteurs en fonction.

Pourquoi faut-il attendre 2020 ?

Pour beaucoup de citoyennes et citoyens, il est incompréhensible que la mise en activité de notre police du ciel, soit aussi lente à mettre en œuvre. A cette question, le commandant de la base aérienne de Payerne, le colonel EMG Benoît Studemann explique les raisons de la montée en puissance progressive qui a été mise en place : la mise en activité du projet PA24 demande une réorganisation en ce qui concerne le personnel de la base. En effet, pour assurer le bon déroulement d'une patrouille de F/A-18 *Hornet* de jour comme de nuit et les week-ends, il était impératif d'augmenter le nombre du personnel au sol et ceci afin d'assurer un tournus de celui-ci. Mais ce personnel requiert une formation particulière, dont la moyenne est de trois ans. Par exemple, il faut 9 contrôleurs aériens supplémentaires, Skyguide ne peut former que deux nouvelles recrues par année et il faut trois années pour être qualifié.

Recrutement et formation additionnelles requis (3 années de formation) :

- FA = 54 mécaniciens/électroniciens, 5 chefs d'équipe.
- Base logistique de l'armée (BLA) = 20 mécaniciens/électriciens.
- Base d'aide au commandement (BAC) = 1 électronicien.
- Skyguide : 9 contrôleurs aériens.

Il faut également noter qu'une partie du personnel au

sol est également formé en tant que pompier avec un entraînement spécifique pour intervenir et neutraliser le feu sur un avion de combat armé de munitions réelles (missiles, obus). Le temps de réaction est très court, soit 90 secondes.

Le recrutement et la formation de ces personnes sont nécessaires pour renforcer les équipes déjà présentes pour assurer le tournus de la PA24, il faut pouvoir disposer de deux relèves de 11 personnes au sol sur la base et ceci en permanence. A cela s'ajoute 5 pilotes.

Le principe de police du ciel

Les deux avions sont affectés principalement à des « Hot Missions » et à des « Live Missions ». Dans le premier cas, il s'agit d'engagements déclenchés par la présence d'aéronefs qui violent la souveraineté de l'espace aérien de la Suisse ou qui commettent de graves infractions aux règles du trafic aérien, sans oublier les aéronefs ayant un problème technique (panne radio, problèmes de motorisation et/ou des instruments de navigation). Les « Live Missions », quant à elles, sont des contrôles ponctuels d'avions officiels appartenant à des Etats étrangers qui, pour survoler la Suisse, ont besoin d'une autorisation de vol diplomatique (Diplomatic Clearance). Il peut arriver que l'avion annoncé ne soit pas celui qui traverse notre espace aérien.

Un espace aérien très fréquenté

Notre pays se trouve au cœur des couloirs aériens européens, plus de 3'000 aéronefs de toutes tailles survolent au quotidien notre pays en moyenne. Les pannes, erreurs de pilotage et autres violations sont malheureusement choses fréquentes. Les avions de ligne, jets privés évoluent à haute altitude et souvent à grande vitesse. Les pilotes de *Hornet* doivent parfois, selon les cas, accélérer jusqu'au passage du murs du son,

F-18 afin de rattraper l'avion sujet à un problème, causant malheureusement quelques désagréments en terme de bruit à la population. Cependant, il faut garder à l'esprit que ceux-ci ne sont rien face aux drames que de telles interventions ont probablement permis d'éviter. Pour l'année 2019, la PA24 enregistre déjà 11 « Hot Missions » et 166 « Live missions ».

La Police du ciel c'est

- Plus de sécurité afin d'éviter une catastrophe dans notre espace aérien.
- Une amélioration de la collaboration avec les Forces aériennes voisines. La Suisse est un partenaire incontournable pour la sécurité au centre Europe.
- L'application de notre souveraineté aérienne et politique.
- La création de 100 emplois sur le site de Payerne avec aujourd'hui 364 emplois sur la base aérienne.
- Un meilleur taux de disponibilité des avions. Les mécaniciens de piquets pour la PA24 sont occupés, lorsqu'ils ne sont pas à préparer un décollage en urgence, à la révision d'avions 24/24, ainsi que le week-end. Les cycles de révision G3 (300 heures) et G6 (600 heures) seront effectués dans les nouvelles halles (H4) actuellement en cours d'achèvement.

En parallèle à la PA24, de nouvelles infrastructures modernes (dortoirs, salles d'eau, bureaux) pour les pilotes et le personnel au sol sont actuellement en phase de finalisation. Une nouvelle centrale écologique de chauffage fonctionnant avec de pellet de bois sera bientôt mise en service, additionnée par des panneaux photovoltaïques sur les bâtiments.

P. K.

F-18 *Hornet* au roulage sur le point de décoller.

