

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** - (2010)  
**Heft:** [2]: Aviation

**Artikel:** Hornets suisse dans le ciel genevois : exercice GVA, 16-17.03.2010  
**Autor:** Agramelal, M.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-514513>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 14.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Un F/A-18 sur le tarmac de l'Aéroport international de Genève.  
Toutes les photos © Adj sof Staehli.

Forces aériennes

## Hornets suisse dans le ciel genevois : Exercice GVA, 16-17.03.2010

Cap M. Agramelal

Le commandement instruction des formations et de l'école d'officiers aviation 82, à travers sa composante IFO,<sup>1</sup> met en place, à la suite des deux phases d'instruction précédentes que sont l'Instruction Générale de Base et l'Instruction de Base spécifique à la Fonction – sous la responsabilité de l'ESO/ER av 81 – la mise en application des processus de conduite et de disponibilité opérationnelle des militaires appelés à être incorporés sur une Base Aérienne, qu'elle soit de type Jet ou Transport aérien. La finalité de cette phase d'instruction est l'obtention du statut « Fit 4 mission », étape précédant le statut READINESS que les militaires doivent avoir atteints avant de continuer leur instruction dans les Services d'Instruction et de Formation, pour finalement atteindre le niveau « Fit 4 the mission ». Dans le cadre de l'IFO aviation, de nombreux exercices sont conduits afin de mettre en pratique de manière opérationnelle l'acquis technique, tant au niveau du service de vol (S vol) que de la conduite. L'IFO av 82-3/09 était composée de deux compagnies, l'une d'aviation,<sup>2</sup> formée sur le système *Hornet* (HO) et la seconde assurant la sûreté d'aérodrome.

C'est dans cette optique que les cadres de l'unité et certaines composantes des domaines techniques de l'IFO av 82-3/09 ont été testés, au cours de l'exercice GVA, qui visait, à travers un scénario de type WEF, à mettre à contribution toutes les unités opérationnelles d'une Base aérienne, à travers une collaboration avec l'Aéroport International de Genève et son Service de Sécurité (SSA).

Afin de préparer les cadres à une situation similaire à celle mise « jouée » dans l'exercice GVA, la prise de décision, c'est-à-dire les activités de commandement, ont été travaillées de manière méthodique, pas à pas, en

mettant un effort principal sur la préparation théorique. Il s'agissait pour ces derniers de comprendre les enjeux et processus, tant internes à l'unité, qu'externes à cette dernière, avec la BA 11 et les partenaires civils de l'aéroport de Genève, mais également de prendre conscience de ce qui est attendu d'eux, à leur niveau, et des conséquences possibles pour le maintien opérationnel de l'unité.

### Le scénario

L'IFO av 82-3/09, engagée au profit de la BA 11, lui assure un soutien dans le cadre du S vol, engageant ainsi les aéronefs à partir de différents emplacements disséminés sur l'ensemble de l'aérodrome. Le mardi 16 mars à 15h00, au cours d'un entraînement en vol, deux HO se déroutent subitement sur l'Aéroport International de Genève, vraisemblablement suite à un problème technique. Il s'agit alors, pour la troupe exercée, d'assurer sa mission depuis un autre lieu, en collaboration avec du personnel civil, sans reconnaissance ni préparation préalable propre à cet emplacement, en maintenant le flux des informations tant vers le haut que vers le bas. Plus précisément, il s'agit, pour la troupe engagée, de continuer à assurer le S vol et de réparation depuis l'aérodrome de Payerne, mais également d'assurer ses prestations dans le cadre de cet événement, depuis Genève. Le domaine technique de la logistique et de la sûreté, également affecté par les actions entreprises pour assurer les différentes obligations, doit quant à lui permettre l'accomplissement de cette mission dans les meilleures conditions possibles. Il est important de souligner que l'articulation opérationnelle de l'IFO n'est pas celle mise en place sur les Bases Aériennes de milice, pour cause de manque de personnel. Dans le cas présent, l'IFO se compose de deux compagnies, l'une assurant les missions de sûreté d'aérodrome, telle qu'elle le ferait au cours d'un SIF,<sup>3</sup> alors que la seconde regroupe les composantes aviation, support (réparation) et logistique (ravitaillement, transport).

<sup>1</sup> L'IFO renvoie à la période de dislocation telle que pratiquée pendant l'Armée 61 et 95.

<sup>2</sup> La formation sur les systèmes d'armes se fait par alternance, entre le jet et le transport aérien.

<sup>3</sup> Service d'instruction des formations.



Au cours de cet exercice, il s'agit par ailleurs de respecter des règles bien précises telles que l'observation de la norme COMSEC<sup>4</sup> (Communication Security) relative à certains éléments matériels installés sur le HO ; ce même matériel doit être gardé jusqu'à l'arrivée du personnel formé et autorisé, mais également celle relative à l'armement. Les deux HO étaient en effet équipés de 2 missiles inertes air-air Sidewinder 9X et 2 missiles inertes air-air AMRAAM. Ces missiles de fabrication américaine équipent nos aéronefs et leur distance d'engagement peuvent être qualifiée de courte pour le 9X et de moyenne pour l'AMRAAM.

### L'action

Une fois l'annonce parvenue au chef set et au CFO (Chief Flight Operations), il est 15h45 lorsqu'un premier détachement composé d'un chef de section aviation,<sup>5</sup> de

sdt préposé avion<sup>6</sup> et armement,<sup>7</sup> de TS (*Trouble Shooters*)<sup>8</sup> dans le domaine de la mécanique, électronique et avionique, d'un R3<sup>9</sup> ainsi que d'éléments de la sûreté est hélicoptéré par un *Super Puma* sur place, afin de pouvoir dans une première phase, apprécier la situation, assurer la garde des deux appareils, permettre aux pilotes d'être « relevés » et enfin rétablir les machines.

Dans une seconde phase, le C set av, après avoir analysé la situation, rend compte au COO (Chief Operations Officer) pour le domaine technique, ainsi qu'à son commandant de compagnie pour le domaine inhérent à la conduite de l'unité et des opérations au sol. Il est ainsi décidé que les

4 COMSEC a été mis en place suite à l'introduction de la transmission des données air-sol, sol-air, air-air via le MIDS et le programme Link 16 (Multi Fonctionnel Information System) sur le HO. Ce système permet la transmission des données tactiques (notamment la situation ennemie ou l'actualisation permanente de l'espace aérien via FLORAKO et les autres appareils en vol), selon un format répondant aux standards OTAN. Ce matériel, s'il n'est pas installé dans l'appareil, doit être gardé ou mis sous clé. Il peut uniquement être manipulé par du personnel formé et répondant aux normes de sécurité de l'IOS.

5 Le chef set est responsable pour l'organisation, la surveillance et le contrôle des travaux du personnel d'entretien aux avions qui lui sont attribués. Il assure par ailleurs que les avions soient terminés à temps et sans faute pour l'engagement.

6 Le sdt prép av est responsable pour la préparation de l'avion conformément aux prescriptions lors du service de vol. Ceci comporte les contrôles, la préparation au vol, les contrôles intermédiaires, le rétablissement et la remise de l'avion au pilote ainsi que la réception de l'avion après le vol.

7 Le prép arm est responsable pour l'exécution des travaux de préparation de l'installation armement et des missiles conformément aux prescriptions. En particulier il inspecte, charge et décharge le canon; il charge et décharge les missiles SIDEWINDER et AMRAAM et effectue les contrôles de fonctionnement correspondants.

8 Les *Troubleshooters* (T/S) sont pratiquement représentés dans tous les groupes spécialisés. Ils effectuent la recherche de pannes aux avions afin de limiter au minimum l'immobilisation des avions au sol.

La tâche primaire du T/S est, lors de la réception de l'avion, d'éliminer les pannes survenues. Le T/S travaille étroitement avec le pilote durant cette phase. Le T/S est assisté par un support technique, avec lequel il a la possibilité de communiquer par radio.

9 R3, ou Risque 3 est une fonction technique occupée par un membre professionnel de la BA 11. Ce dernier contrôle en permanence l'état d'une chose en relation avec l'état normal requis par les prescriptions ou les directives en vue d'une exécution selon les prescriptions, selon les dessins, appropriée et complète et vise les documents de travail qui s'y rapportent (attestation de contrôle, maintenance). Il n'est pas autorisé à exécuter les travaux lui-même. Il applique le dernier contrôle après réparation et avant la remise de l'appareil au pilote.



réparations – changement de roue - et le changement de configuration<sup>10</sup> pour les vols du lendemain se feront à Genève et que les machines passeront donc la nuit sur leur emplacement actuel, déclenchant ainsi les préparatifs devant permettre d'assurer les réparations *in situ*. A 18h30, c'est donc un camion de matériel technique, un camion-citerne de 30'000 l de kérosène, un Duro-remorque pour le personnel, entouré par un détachement de la compagnie sûreté qui se déplace à Genève, précédé par un détachement logistique ayant pour mission de préparer le cantonnement et le ravitaillement.

Une fois les contrôles du SSA effectués et pour le plus grand plaisir des badauds (présent dès l'atterrissage des HO), la sûreté met en place son dispositif de garde, qui sera exploité jusqu'au départ des deux appareils, prévu le lendemain matin. Au même moment, le détachement réparation débute son action, qui durera jusqu'à 00h30. Dès 06h00 le lendemain matin, c'est sous les yeux ébahis des collaborateurs de l'Aéroport International de Genève qu'intervient la préparation des machines au vol et le changement de configuration de l'armement ainsi que son contrôle. Sans source de courant électrique, ce dernier nécessite une mise en marche des turbines, opération effectuée par le personnel professionnel de la BA 11 et de l'ESO/ER av 81.

La remise des avions aux pilotes a lieu à 09h00, afin de pouvoir, parmi les nombreux appareils civils présents, décoller une demi-heure plus tard du tarmac genevois. Les HO rejoignent ainsi leur espace d'entraînement, puis leur base, réintégrant de fait le cycle usuel de la préparation /

rétablissement au vol et de la maintenance auprès de la BA 11 et dans le cas précis, de l'IFO av 82-3/09.

Ce n'est qu'une fois les avions en l'air que le convoi prend à son tour la route du retour sur Payerne, non sans avoir remercié le SSA pour la précieuse collaboration et après avoir démonté son dispositif de sûreté et rendu le cantonnement pris la veille.

La discussion d'exercice, tenue en fin de journée, conclura que les buts généraux de l'exercice ont été atteints, à savoir assurer la conduite technique au niveau section / groupe tout en garantissant la mission (S vol, réparations) ainsi que le maintien des délais. La collaboration avec les partenaires civils a également été remplie de manière efficiente. Le domaine sujet à amélioration est celui de la voie verte, plus particulièrement celui du ravitaillement, où un manque de coordination entre les personnes responsables a été constaté, notamment en lien avec l'appui ou non des centres de subsistance.

En conclusion, l'ex GVA a été une expérience positive pour les cadres et la troupe de milice exercée, en ce que les activités de conduite ont été concrétisées à l'échelon opérationnel, tant au niveau de la coordination et de la communication interne qu'externe, mais également pour la troupe elle-même. Cette dernière a ainsi eu un aperçu des missions qu'elle est effectivement appelée à remplir au fil des cours de répétition au sein des Forces Aériennes. En effet, comme le prouve la faisabilité d'un tel exercice, un aéroport civil peut faire office d'aérodrome de dégagement, en cas de besoin, ce à quoi les formations en service au sein d'une Base Aérienne doivent se tenir prêt.

M.A.

<sup>10</sup> Par configuration, il est entendu les paramètres spécifiques attendus de l'appareil, pour la mission suivante, selon les instructions du système SIC FA (par ex: armement souhaité; litres de kérosène; réservoirs supplémentaires, etc.)