

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2015)
Heft: 2

Artikel: Jusqu'aux limites des capacités d'engagement grâce au Groupe météo FA7
Autor: Sapey, Cédric
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-781263>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

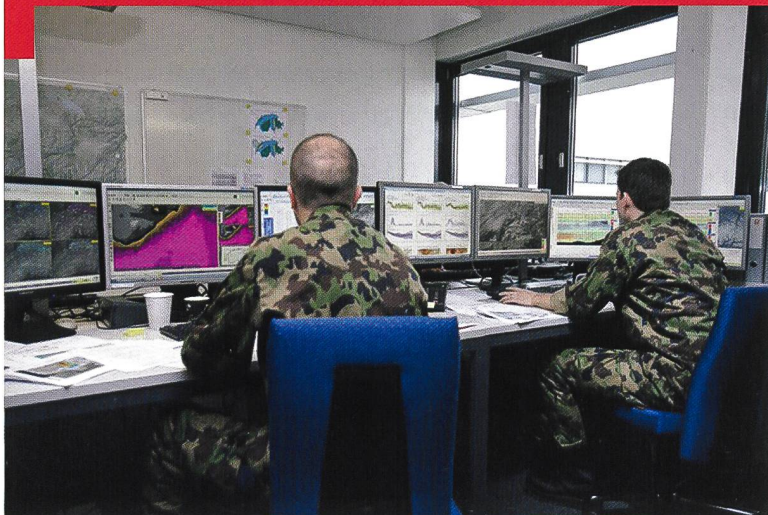
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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



Les prévisionnistes travaillant sur leurs modèles au sein de la Centrale d'engagement.

Toutes les photos © FOAP aide cdmt 30 / Milan Rohre.

Forces aériennes

Jusqu'aux limites des capacités d'engagement grâce au Groupe météo FA 7

Of spéc (cap) Cédric Sapey

Of médias & info, EM milice FOAP aide cdmt 30

Le groupe de météorologie des Forces aériennes 7, une formation de milice de la Formation d'application d'aide au commandement 30, fournit des informations et données météorologiques cruciales pour l'engagement des Forces aériennes durant l'annuel Forum économique de Davos (WEF). Grâce à celles-ci, les pilotes peuvent aller jusqu'aux limites des capacités d'engagement de leurs aéronefs.

Le mois de janvier 2015 n'aura pas dérogé à la règle de ces dernières années et aura été riche en mouvements de vols militaires en Suisse occidentale, WEF oblige et surtout droit international oblige. En effet, la Suisse est soumise comme tout autre Etat à l'obligation de protéger et transporter les chefs d'États et de Gouvernements internationaux en visite officielle sur le territoire helvétique.

Si la météo le permet ces VIPs sont acheminés en *Super Puma* par les escadrilles de transport aérien entre l'aéroport de Zurich Kloten, l'aérodrome militaire de Dübendorf (ZH) et la station alpine de Davos où se tient le sommet annuel du Forum économique mondial.

Le premier-lieutenant Pascal Urech, dit « Rony » pilote militaire professionnel à l'Escadrille de transport aérien 3, basée à l'aérodrome militaire de Dübendorf, est l'un des pilotes qui effectue ces transports. Pour planifier son vol, il vérifie tout un tas de points sur les terminaux FIS LW, le système de conduite et d'information des Forces aériennes.

Le FIS LW offre toute une palette d'informations pour une prise de décision optimale. Le pilote a accès aux notices météo, aux annonces de MétéoSuisse, aux données météo des aérodromes, etc. Parmi toutes ces infos, notre pilote regarde avant tout les tendances générales pour les neuf prochaines heures (au-delà les prévisions ne sont plus assez précises pour le vol à vue) ainsi que les données de vent mesurées aux stations automatiques.

Des images de webcam permettent au pilote de visualiser les conditions météorologiques sur place; une image étant parfois plus riche en information, elle permet de se faire une meilleure idée de la situation qu'une description écrite.

« *Les particularités du WEF font qu'il y a beaucoup de mouvements aérien dans le même espace de vol, plusieurs fréquences radio à écouter, des missions non-ordinaires tels que les transports de VIPs avec des besoins en sécurité très précis. Tous ces facteurs compliquent notre mission. Et à cela s'ajoutent des conditions météorologiques très changeantes,* » explique le premier-lieutenant Urech. Les pilotes nécessitent donc d'une information météorologique des plus précises pour ces vols qui se tiennent en plein hiver et en environnement alpin.

Chaque année il y a régulièrement un changement de temps soudain durant le WEF comme par exemple des chutes de neige ou une chute de température brusque. Dans ce genre de cas les pronostiques météo ont une grande importance pour l'engagement. Ces caprices météo se traduisent par un travail de planification supplémentaire. Le vol peut-il avoir lieu? Et si oui, par quelle route? Un front froid est-il en approche? Des chutes de neiges sont-elles prévues? Peut-on atterrir à Davos ou devra-t-on se poser sur une place d'atterrissage secondaire? En effet, Davos ne dispose pas de système d'aide à l'approche et les atterrissages ne peuvent avoir lieu qu'avec une visibilité de 2 km minimum. C'est sur la base de toutes ces infos que le pilote décidera également de la quantité de carburant à emporter.

La décision de vol doit tomber trois heures avant l'heure de vol prévue. Ceci doit permettre l'organisation, dans les temps, des forces de police pour un transport des VIPs par convoi routier vers Davos. C'est pourquoi le pilote nécessite une prédiction des plus précises du temps qu'il fera ces prochaines heures.

Une information renforcée

Les conditions d'engagement durant le WEF nécessitent donc un renforcement de l'image aérienne globale pour que les pilotes puissent avoir une vue d'ensemble plus précise qui leur facilite la prise de décision.

C'est le Groupe de météorologie FA 7 qui, avec ses postes d'observation météo, assure la saisie et la diffusion de cette information météorologique supplémentaire (situation actuelle, pronostiques, conseils et avis météorologiques). Il étoffe ainsi la saisie des données du service de météorologie civil dans le secteur d'engagement, avec ses propres détecteurs positionnés à des emplacements adaptés à l'engagement.

Les postes du groupe de renseignement des Forces aériennes 6, dont la mission principale est l'observation des mouvements aériens bas, viennent également renforcer la collecte de données météo. C'est au total une vingtaine de postes des deux groupes qui sont disséminés stratégiquement, le long des routes de vol menant à Davos. Ils transmettent à la centrale d'engagement leurs données au rythme horaire et annoncent tout changement soudain de météo, comme la formation de brouillard ou un début de précipitation. Ceci permet d'avoir une image très précise des conditions dans les couloirs de vol. Avantage de ces postes : la nuit, lorsque les webcams ne sont de plus aucun service, les soldats continuent de transmettre la situation météo.

Tous ces postes disposent également d'une ligne téléphonique directe qui permet au pilote, ou à l'équipe météo de l'aérodrome, de contacter directement les soldats et de leur demander des renseignements supplémentaires quant aux conditions de vol sur place. C'est le cas notamment lorsque la météo change durant un vol et qu'il faut décider de prendre une route alternative, ou d'atterrir sur un emplacement secondaire.

Briefing météo

C'est à la centrale météorologique, au sein du centre des opérations aériennes (*Air Operation Center - AOC*) de Dübendorf, que les centralistes récoltent les données provenant des différents postes d'observations ainsi que des stations de sondage météo, qui procèdent quotidiennement au lancement de ballons sondés. Ceux-ci transmettent lors de leur voyage à travers les couches atmosphériques des données concernant la pression atmosphérique, la température, l'humidité de l'air, la vitesse et la direction du vent, qui permettent d'estimer le plafond nuageux, le type de nuage et les conditions de vent; des données cruciales pour la prévision du temps à venir.

L'ensemble de ces données sont traitées et interprétées par les prévisionnistes, des militaires avec une formation civile de météorologue. Les prévisions qu'ils établissent servent de base de décision à l'Etat-major d'engagement des Forces aériennes.

L'officier spécialiste (maj) Thomas Jordi, météorologue chez MétéoSuisse dans le civil et prévisionniste au sein de l'Etat-major spécialisé MétéoSuisse durant le WEF, prépare avec son équipe, et sur la base de ses pronostics, entre trois à quatre briefings météo quotidiens qu'il présente à l'Etat-major d'engagement des Forces aériennes. Ses prévisions valent pour les 30 à 48 prochaines heures et sont adaptées aux normes aéronautiques : visibilité, limite inférieure des nuages, température, vent, pression atmosphérique, précipitations, dangers d'avalanches (si un avion de chasse devait passer en vol supersonique), évolution de la couverture nuageuse, etc. Au final, il s'agit de déterminer la praticabilité des différentes routes aériennes : ouverte, fermée, ou uniquement praticable par un pilote expérimenté.

« *Le phénomène météorologique le plus problématique pour les pilotes c'est le brouillard, qu'il faut donc pouvoir prévoir avec la meilleure précision possible pour la sécurité des vols mais aussi le givre qui peut constituer un risque pour les aéronefs,* » explique Thomas Jordi.

Un service sur mesure

Les briefings météo préparés par la centrale d'engagement sont ensuite envoyés aux postes météo des aérodromes où les soldats météo, qui connaissent les particularités météorologiques locales, les adapteront aux besoins des pilotes sur place. Par exemple à la place d'atterrissage de Davos les pilotes ont surtout besoin de connaître les données de vent, à l'aérodrome de Meiringen, d'où partent les jets en patrouille de police aérienne, les besoins seront différents de ceux des pilotes d'hélicoptère de Dübendorf qui eux nécessitent des données spécifiques liées au vol à vue.

Les soldats météo présentent deux briefings météo quotidiens aux pilotes et au personnel de la base aérienne à laquelle ils sont affectés et répondent à toute demande ponctuelle des pilotes. Les questions habituelles tournent autour de la praticabilité des routes aériennes, du plafond du stratus, etc.

Les soldats météo ne sont pas habilités à donner un avis favorable ou défavorable pour un vol, mais uniquement des recommandations aux pilotes. La décision finale de vol doit toujours revenir au pilote lui-même.

Il va sans dire que sans le Groupe de météorologie FA 7 le WEF serait beaucoup plus exigeant pour les pilotes. Grâce au gain de précision dans les prévisions, ceux-ci peuvent aller jusqu'aux limites des capacités d'engagement de leurs aéronefs en toute sécurité. Sans ce soutien, les Forces aériennes devraient annuler un nombre beaucoup plus conséquent de vols par manque de précision dans l'information météorologique. Les Forces aériennes peuvent ainsi exploiter leur moyens durant le WEF.

C. S.