Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 106 (1961)
Heft: 10

Artikel: Le Pilatus "porter"
Autor: Henchoz, P.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-343072

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: 12.07.2025

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

parmi les recrues, vu qu'il exige un certain sang-froid et du coup d'œil pour donner à l'arme la direction et l'inclinaison voulues. Aussi, au lieu de vouloir instruire l'ensemble des recrues dans toutes les spécialités offertes par le Fa, a-t-on décidé d'en initier la moitié au lancement de la grenade antichar et le quart à celui des grenades explosives et nébulogènes. Cette spécialisation permet d'économiser des projectiles qui sont assez coûteux.

Ce à quoi l'on vise dans les écoles, c'est à former, outre des tireurs, des *groupes de choc* familiarisés avec les grenades à main, l'emploi de la baïonnette et de l'outil de pionnier utilisés dans le corps à corps.

On utilise toutes sortes de moyens — la corde de montagne en terrain coupé, l'attaque et la défense d'une maison, la traversée de cours d'eau avec du matériel de fortune — moyens que le soldat aura rarement l'occasion d'utiliser à la guerre, voire au cours de répétition. Ils servent cependant à développer le courage, l'habileté, l'initiative et la confiance en soi, c'est-à-dire à former de vrais combattants pour lesquels se défendre c'est attaquer.

Colonel E. Léderrey

Le Pilatus " PORTER "

Parmi les nombreux avions de toutes dimensions et de tous types qui constituaient cette sorte de kermesse qu'était l'exposition statique du dernier salon aéronautique international de Paris, la croix fédérale peinte sur le gouvernail de direction à la forme curieuse du Pilatus « Porter » attirait de loin le regard du visiteur. Pour nous autres Suisses, cette présence était un phénomène suffisamment exceptionnel pour que nous nous permettions de la signaler ici. Les modestes prestations de notre industrie aéronautique, tant sur le plan

civil que militaire, ne nous ont jamais permis jusqu'ici de nous imposer au-delà de nos frontières. Pour une fois, on est en droit de penser que les choses se passent autrement. Les échos très favorables enregistrés à la suite d'une remarquable présentation en vol, ainsi que l'animation très cosmopolite qui régnait autour des deux machines exposées sont des indices encourageants. La presse aéronautique internationale enfin a, dans une très large mesure, souligné l'intérêt de cet avion qui semble offrir de très bonnes possibilités dans un domaine encore peu exploré, celui de l'avion à décollage et atterrissage courts, d'une certaine capacité, et apte au vol en montagne.

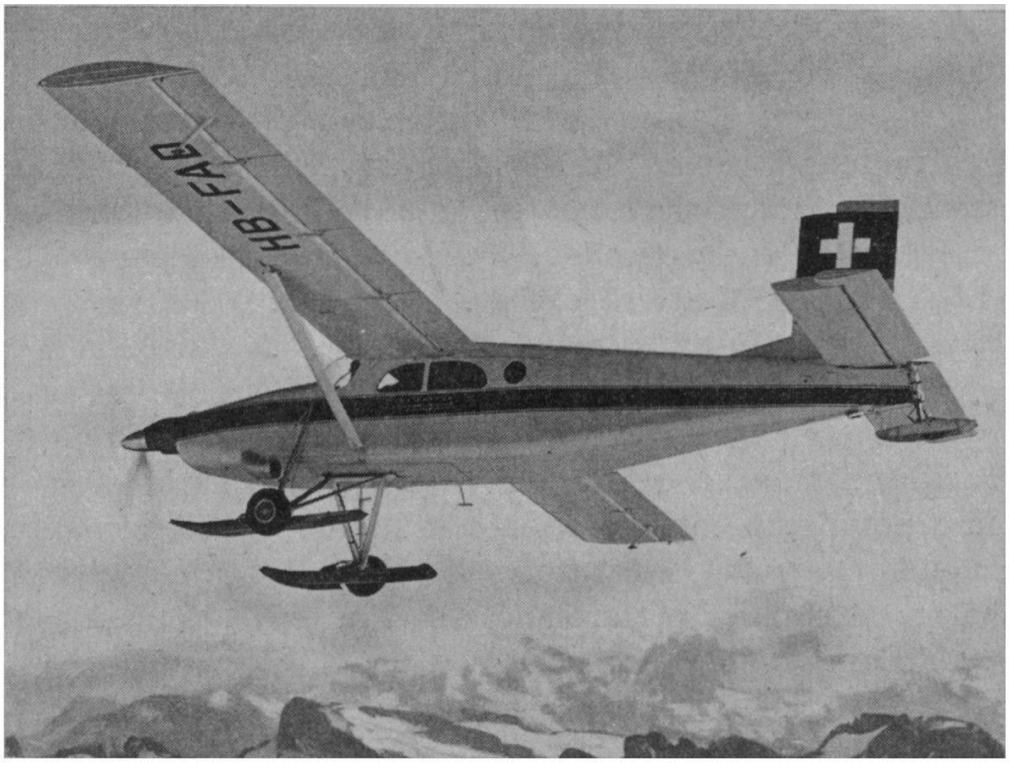
Nous avons estimé judicieux d'attirer l'attention des lecteurs de notre *Revue* sur cet avion. Nous pensons en effet trouver là un matériel valable pour des missions militaires. L'intérêt qu'il suscite dans certaines armées étrangères confirme cette impression. Pour les milieux de notre aviation civile et de tourisme, le Pilatus « Porter » n'est plus un nouveau venu. Les habitués des aérodromes de Sion et de Montreux en particulier connaissent déjà bien cette machine aux formes anguleuses, conçue sans aucune recherche d'effet, mais réalisée avec un constant souci de sécurité et d'économie.

Les premiers vols du « Porter » remontent au printemps 1959. Forte des recherches réalisées sur les prototypes Pelikan SB-2 et P-4, disposant d'une solide expérience dans la fabrication en série grâce aux appareils P.2 et P.3 construits pour l'armée, la fabrique Pilatus a réalisé le « Porter ». Celui-ci est un monomoteur, monoplan à aile haute haubannée, à train d'atterrissage fixe. Il a été conçu comme avion de transports à tout faire, décollant et atterrissant sur de faibles distances au poids total de 1960 kg.

Les utilisations possibles de l'appareil sont les suivantes :

Transport de passagers : nombre de sièges : normalement 5, au maximum 7, facilement amovibles sans outillage.

Transport de fret : Charge utile env. 370 kg pour une



Le Pilatus « Porter ».

durée de vol de 6 heures (avec plein de combustible). Le généreux volume disponible et les larges portes de chargement facilitent le transport de colis encombrants.

Largage de ravitaillement : pour les besoins civils ou militaires. Largage de matériel par une trappe de plancher.

Ambulance : deux civières + trois assistants médicaux.

Photographie aérienne : des caméras pour photographie aérienne peuvent être installées au-dessus de la trappe de plancher de la cabine.

Parachutage d'hommes ou de matériel : par la trappe de plancher ou par la porte.

Epandage agricole : liquides ou poudres.

Des skis rétractables permettent de décoller sur piste ou sur gazon et d'atterrir sur la neige (glaciers), et vice versa.

Les grandes roues avec pneus à basse pression permettent d'atterrir sur des terrains non aménagés.

Une première série de 20 « Porter » est sortie équipée d'un moteur à piston de 340 chevaux. Les caractéristiques essentielles sont, à pleine charge, à l'altitude 0 et par vent nul :

Distance de décollage	165 m
Distance d'atterrissage	100 m
Vitesse de croisière	200 km/h
Plafond pratique	6600 m.

Ce printemps toutefois, un avion a été équipé du turbopropulseur français « Astazou » de la firme Turboméca, ce qui a permis une amélioration sensible de ces performances. En effet, équipé de l'« Astazou », le « Porter », toujours à pleine charge, atteint les performances suivantes :

Distance de décollage	140 m
Distance d'atterrissage	70 m
Vitesse de croisière	250 km/h
Plafond pratique	8700 m.

Equipé donc du réacteur français, le « Turbo-Porter » devient un appareil dont il est actuellement bien difficile de trouver l'équivalent sur le marché mondial. Sa sobriété de construction et sa rusticité d'emploi font du « Porter » un avion très intéressant à l'exploitation. Son prix modeste comparé à celui des fabrications étrangères analogues est finalement un argument non négligeable.

La réforme de l'Armée prévoit la création d'escadrilles légères d'aviation. Or, en dehors de la décision de principe qui figure dans la nouvelle organisation des troupes, on ne sait encore que fort peu de choses sur la composition de ces formations. Nous n'avons en particulier rien entendu dire jusqu'ici de leur équipement. S'il est une question où les avis peuvent être partagés, c'est bien celle des véhicules aériens devant assurer la liaison entre les troupes, voire leur ravitaillement et leur transport.

L'hélicoptère et l'avion à décollage et atterrissage courts ont chacun leurs avantages et leurs inconvénients. Toutefois,

seuls des matériels rustiques et faciles à piloter auront quelque chance de pouvoir rendre les services qu'on attend d'eux. Enfin, à capacité égale on peut acheter trois « Porter » pour le prix d'un hélicoptère. Ce facteur n'est certainement pas à dédaigner non plus.

Par sa simplicité et son originalité de conception, par sa bienfacture, le « Porter » inspire d'emblée une grande confiance. Ses performances ont étonné les experts. En matière de construction aéronautique indigène, les occasions de nous réjouir sont si rares, que lorsqu'une fois un heureux phénomène se produit, nous avons le devoir de le relever. Puisse l'effort remarquable tenté par une de nos usines d'aviation trouver dans le pays l'écho qu'il mérite !

Colonel P. HENCHOZ

Armée française : faits d'actualité

Depuis le début de l'année une réorganisation assez profonde affecte le Ministère des Armées. Au Ministère de la Guerre d'autrefois a été substitué après le dernier conflit mondial un Ministère de la Défense Nationale et des Forces Armées. Naguère, le Ministre de la Défense était assisté de trois secrétaires d'Etat pour chacune des armées de Terre, de Mer et de l'Air, qui avaient remplacé les trois ministres de la Guerre, de la Marine et de l'Air. Mais à partir de 1958, la direction suprême de la Défense Nationale a été élevée à un niveau supérieur, celui du Premier Ministre, si ce n'est du Président de la République. La totalité des ministères y participent, sauf celui des Beaux-Arts... Les forces armées elles-mêmes ont été placées sous l'autorité d'un ministre des Armées ; les secrétaires d'Etat sont devenus des délégués ministériels. On s'est ainsi efforcé de réunir sous une seule