

# L'Armée 95, conséquences pour l'aviation... : mise hors service des "Hunter Mk 58" et des "Pilatus P-3"

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **140 (1995)**

Heft 2

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-345505>

## **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.

L'Armée 95, conséquences pour l'aviation...

## **Mise hors service des «Hunter Mk 58» et des «Pilatus P-3»**

A la fin de l'année dernière, les avions de combat *Hunter* ont été mis hors service et les formations équipées de ces appareils dissoutes. Après avoir servi durant trente-six ans, ces avions étaient devenus désuets, insuffisants pour le combat moderne et exagérément onéreux à entretenir. Dans la foulée, il a aussi été procédé à la mise hors service du reste de la flotte des avions d'entraînement *Pilatus P-3*. Acquis il y a trente-six ans également, ces appareils ont été liquidés pour raisons d'économie.

### **Acquisition des «Hunter» et extension de la flotte**

A la fin des années 1950, il était nécessaire de remplacer par un avion de combat moderne les séries les plus anciennes des appareils à réaction, soit le *DH-100 Vampire* et le *DH-112 Venom*. Pour l'évaluation finale, il avait également été retenu un avion américain, le *F-86 Sabre*, et un avion suisse en phase de développement, le *P-16*. Le choix se porta finalement sur le *Hunter Mk 6*, construit en Grande-Bretagne par Hawker Aircraft Ltd. Pour les milieux spé-

cialisés de l'époque, cet appareil était à la pointe du progrès.

Le 29 janvier 1958, le Parlement décidait l'acquisition de 100 avions de combat *Hunter* (y compris le matériel de réserve et la munition), directement depuis l'usine, pour un prix total de 315 millions de francs. Deux mois seulement s'écoulèrent jusqu'à la livraison des premiers appareils, ce qui permit aux pilotes et au personnel technique d'accomplir rapidement leur transition; un an plus tard, cinq escadrilles volaient sur *Hunter*. A l'époque, ces appareils étaient utilisés, tant que pour l'appui au sol que pour le combat aérien. Ils se révélèrent fiables, efficaces et parfaitement aptes à être pilotés par des miliciens.

Au début des années 1970, deux appareils faisaient l'objet d'une évaluation dans le cadre d'un nouveau projet d'acquisition: le *Mirage-Milan* et le *Corsair A-7*. Finalement, le 9 septembre 1972, le Conseil fédéral décidait de renoncer à ce projet. Une solution transitoire fut trouvée avec l'achat, chez Hawker Aircraft Ltd, de *Hunter* d'occasion, révisés par le constructeur et remontés en Suisse. Lors du monta-

ge, ces appareils subirent les modifications les plus récentes et reçurent la dénomination *Mk 58*. C'est ainsi que furent acquises deux séries de 30 avions, dont 8 biplaces.

### **Tâches des «Hunter» et service de vol**

Les *Hunter* vont encore subir plusieurs séries de modifications importantes, destinées à les équiper d'instruments et de systèmes d'armes modernes. De 1975 à 1991, ils équipèrent 9 escadrilles du premier échelon et 1 escadrille spéciale. Avec la mise en service du nouveau chasseur affecté à la couverture aérienne, le *Tiger*, ils furent progressivement relevés de leur mission de combat aérien et furent engagés principalement comme chasseurs-bombardiers.

Pendant leurs trente-six années d'utilisation, les *Hunter* totalisèrent quelque 310 000 heures de vol au cours d'environ 483 000 engagements. Il y eut, malheureusement, un certain nombre d'accidents imputables aux causes les plus diverses, mais dont la plupart relevaient du pilotage. Sur les 160 appareils acquis, 28 furent perdus, cau-



sant la mort de 15 pilotes, alors que 13 autres purent actionner leur siège éjectable. Un avion fut détruit au sol par un incendie, au cours de travaux d'entretien. Malgré ces accidents, le *Hunter* peut être considéré comme fiable, d'autant plus que, pendant trente ans, il fut engagé sans le moindre accident par la Patrouille suisse.

## La fin de l'ère des «Hunter» et des «Pilatus»

Au cours des dernières semaines de l'année 1994, les pilotes et les troupes au sol ont pris congé des *Hun-*

*ter*. Un dernier vol symbolique a eu lieu le 16 décembre, avec le premier *Hunter* engagé en Suisse, portant le numéro J-4001, qui est allé prendre place à Dübendorf au Musée de l'aviation militaire.

Quant aux 70 autres appareils incorporés dans la flotte, quelques-uns ont fini leur carrière dans des musées, en Suisse et à l'étranger, alors que les autres vont finir démontés et recyclés. En effet, une vente à l'étranger aurait présenté trop de risques et aurait été incompatible avec la législation concernant le matériel de guerre.

Acquis en 1958 à 60 exemplaires, les avions d'en-

traînement *Pilatus P-3* n'ont plus assuré la formation de base des pilotes depuis 1983, après l'introduction du nouvel appareil d'entraînement turbomoteur, le *Pilatus PC-7*. Seules trois machines ont été perdues lors d'accidents.

Une première série, soit 35 de ces appareils à hélice non armés, a été mise aux enchères publiques en 1991 et 1992. Les derniers 22 appareils ont été retirés du service à la fin de l'année 1994. Ils seront probablement vendus aux enchères en avril prochain.

**DMF-Info**