

1990

Les premiers jets de l'armée de l'air suisse retirés du service

De chasseur à gibier



Survol des nuages avec le train d'atterrissage déjà sorti. Cet avion-école Vampire va plonger dans les nuages pour se poser Hoch über den Wolken mit ausgefahrenem Fahrwerk – wenig später wird der Vampire-Trainer durch die weisse Decke stechen und unter wolkenverhangenem Himmel landen

L'introduction cette année du nouvel avion BAe Hawk Mk.66 sonne l'heure de la retraite pour les premiers avions à réaction de l'armée de l'air suisse. Ce mois-ci prend fin la dernière école de pilotes sur Vampire. Les derniers exemplaires de cet avion d'une autre époque, avec son fuselage en bois, serviront pendant quelques mois encore d'avions-cibles pour la DCA, puis la carrière de ces premiers jets de l'armée suisse touchera à sa fin. C'est une raison suffisante pour esquisser une rétrospective de l'ère des pionniers de la propulsion à réaction en Suisse.

eu avant la fin de la Seconde Guerre mondiale, le 25 avril 1945 au matin, à Dübendorf, un avion à réaction se posait pour la première fois en Suisse: le Messerschmitt 262 A1 de Guido Mutke indiquait la nouvelle orientation du développement des avions de chasse. En Suisse aussi, on avait reconnu au milieu des années quarante déjà que l'avenir des chasseurs résidait dans la propulsion à réaction. Le Me 262 permit à nos spécialistes un premier contact direct avec ce nouveau type de propulsion, qui avait en Allemagne déjà réussi son baptême du feu. En fait, autant la fabrique fédérale d'avions à Emmen que Doflug à Altenrhein travaillaient à de nouveaux projets d'avions prévus pour recevoir un réacteur. Ces projets n'étaient cependant pas mûrs pour une production en série, si bien que le autorités compétentes guettaient d'un œil intéressé les avions étrangers susceptibles de faire l'affaire.

L'Angleterre possède l'avion qu'il nous faut

A cette époque en Angleterre, les usines De Havilland livraient les Vampires à la Royal Air Force. Le premier prototype de cet avion avec son fuselage bipoutre caractéristique avait accompli son vol inaugural le 20 septembre 1943. Il ne put cependant être engagé dans des opérations de guerre avant l'armistice de 1945. Afin de s'informer des aspects techniques de cet avion d'un nouveau genre, une commission fédérale fit en octobre 1945 le voyage de Grande-Bretagne. En mars de l'année suivante déjà, des pilotes suisses eurent l'occasion de voler le Vampire chez De Havilland. Parmi eux se trouvait Wilhelm Frei, connu plus tard par de nombreux compatriotes sous le nom de «Düsen-Willi» («Willi-le-réacteur») lorsqu'il présentait le nouvel avion dans les manifestations aériennes et les meetings internationaux. La commission de spécialistes décida que cet avion convenait à la Suisse, et quatre appareils de la version MR 1 furent acquis comme avions d'essais et de mesures. Les deux premiers purent être réceptionnés le 27 juillet 1946 à Hatfield, aérodrome des usines De Havilland, et survolés vers Genève. Quelques jours plus tard, le 2 août, les premiers vols d'essais furent accomplis à partir de Dübendorf. Motif: la direction de l'aérodrome civil (Dübendorf était encore à l'époque le centre du trafic aérien civil) ne pensait pas pouvoir autoriser un avion si rapide à voler de jour, en même temps que d'autres appareils.



Réactions au nouveau bruit

Comment réagit donc la population face à ce nouvel objet volant? Référons-nous à un article de la presse locale de l'époque: «ce bruit inhabituel, ce sifflement énervant de la turbine conjugé au bruit de tonnerre que produit le flux d'air s'échappant du réacteur suscita dans un premier temps chez les habitants de la région des sentiments tout autre que favorables au Vampire. Lorsque de plus, quelques jours plus tard, de nombreuses présentations furent organisées à l'intention des conseillers fédéraux, nationaux, commissions militaires, etc., le climat dans la population, par ailleurs habituée au bruit des avions, était proche du point de rupture».

Les Vampire utilisés comme avionscibles pour l'entraînement de la DCA avaient été repeints avec des couleurs très attrayantes

Ein attraktives Farbschema erhielten die Vampires des Zielfliegerkorps für das Spiegelschiessen der Fliegerabwehr

Les vagues d'indignation ne se calmèrent que lorsque le début des essais en vol proprement dits fit que ce gêneur d'un nouveau genre se fit plus rare à Dübendorf.

C'est ainsi que débuta l'ère des avions à réaction dans l'armée de l'air suisse. Les essais du Vampire Mk.1, reconnaissable de l'extérieur à son gouvernail de profondeur



haut placé et à ses bouts d'ailes arrondis, se déroulèrent de façon très positive. Il s'avéra en particulier que cet avion pouvait opérer sans autre dans la topographie suisse, peu propice à l'aviation.

Acquisition d'avions en un temps record

La proposition fut faite très rapidement d'acquérir 75 exemplaires de cet avion. La décision en faveur du Vampire était relativement simple à prendre: en effet, à part le Gloster Meteor d'origine anglaise lui aussi, écarté après les premières investigations déjà, il n'avait pas de concurrent.

Le message d'acquisition date du 21 mai 1947, l'approbation du Conseil national fut accordée le 18 juin de la même année, celle du Conseil des Etats en septembre, le décret du Conseil fédéral porte la date du 23 septembre 1947 et, le 1er avril 1949 déjà, le premier avion neuf sorti des usines de Hatfield s'envolait vers Emmen. Il fut suivi de 74 autres avions. La première unité à effectuer la transition sur le Vampire fut l'escadrille II de l'escadre de surveillance (dès 1952 escadrille aviation 1) – l'ère du jet avait commencé pour l'armée de l'air suisse.

A peine la livraison avait-elle commencé qu'une deuxième série de 100 avions cette fois fut commandée au printemps 1949. Afin

de fournir du travail à l'industrie suisse et de lui permettre par la même occasion de se tenir à jour en matière de savoir technologique, il fut décidé de construire le fuselage et les ailes de cette deuxième série sous licence en Suisse. Les réacteurs furent transportés au fur et à mesure d'Angleterre en Suisse par les trois JU 52 de notre armée de l'air jusqu'à la fin de l'assemblage final en 1952. Avec les pièces de rechanges existantes, on construisit finalement en 1960 aux usines d'Emmen trois avions supplémentaires.

Toujours pas de siège éjectable

Ces avions à réaction bifourchus rendirent de précieux services à nos troupes d'aviation dans leur rôle d'intercepteurs. Les seuls problèmes notoires se manifestèrent entre le 8 juillet et le début septembre 1950, lorsque toute la flotte Vampire dut être interdite de vol en raison de la fatigue du matériel d'un élément de la turbine. La mise en service du Venom attribua au Vampire un rôle nouveau: il fut transformé en avion d'attaque au sol. De plus, tous les appareils furent équipés dès 1960 d'un siège éjectable. Jusque-là, les pilotes devaient, en cas d'urgence, grimper au bordage à la mode d'antan et sauter en parachute - entreprise des plus hasardeuses à la vitesse d'un chasseur à réaction.

D'autres tâches attendaient encore le Vampire: au moment de la livraison des Mirages en 1966, les jets de la première génération furent retirés des escadrilles et servirent dès lors exclusivement à l'écolage. 15 appareils furent dotés d'une peinture orange et noire et servirent aux vols de pointage pour la DCA. L'ancien chasseur devint ainsi gi-

bier.

Dès l'introduction du Vampire, on s'aperçut très rapidement qu'il fallait disposer d'un avion-école à réaction. A titre d'essai, les fabriques fédérales d'avion à Emmen assemblèrent trois Vampire-Trainer T.11. Les essais se déroulèrent sans problème et aboutirent à la construction de sept autres Trainer de la version T.55 et à la modification des trois premiers aux nouvelles normes. Comme il fallait d'autres avions-école, vingt machines supplémentaires virent le jour à Emmen dans la seconde moitié des années



Des Vampire parfaitement alignés attendent leurs pilotes à l'école de pilotage d'Emmen

cinquante, dont les fuselages furent cependant importés directement d'Angleterre. En 1968, pour terminer, neuf Vampire-Trainer d'occasion arrivèrent en Suisse par voie terrestre.

Entraînement au largage de missiles et tournage de films

Le Vampire-Trainer n'a pas servi qu'à l'entraînement des jeunes pilotes. Il fut de la partie lors des premiers essais de contre-mesures électroniques (ECM): les pilotes de Mirage utilisait le Vampire biplace pour l'entraînement au largage de missiles, et il servit également au tournage de divers films. Mentionnons ici en particulier le film «Super-Canard» sur la Patrouille de Fein säuberlich aufgereiht, warten die Vampires einer Pilotenschule in Emmen auf ihre Piloten

Suisse: un Vampire-Trainer vola au sein de la formation de voltige et permit des prise de vues saisissantes qui donnent l'impression de participer au vol. L'un des Vampires biplaces fut même spécialement modifié en avion-camera: il fut doté d'un nouveau nez qui permettait de loger un matériel cinématographique sophistiqué. Il permit le tournage d'une partie du film de l'EXPO 64, et dernièrement les fameuses traversées de la Suisse

d'Est en Ouest et du Sud au Nord. La disparation du Vampire de l'inventaire de l'armée de l'air suisse marque la fin d'un chapitre important. Il nous reste à espérer que quelques-unes de ces machines seront maintenues en état de vol pour perpétuer le souvenir des débuts de l'ère du jet.

Texte et photos: Franz Wegmann