

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2012)
Heft: 6

Artikel: So british
Autor: Sauterel, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-514715>

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: 15.01.2026

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



Aviation militaire suisse

So british

Jean-Daniel Sauterel

Metteur en page RMS+

A peine arrivé sur l'aérodrome de St. Stephan le son d'un *Gobelins* me fait lever la tête. Oui c'est bien un DH 115 (De Havilland Vampire bi-place) qui fait un passage suivi d'une ressource, longue, très longue et qui se termine par un superbe retournement pour rejoindre le circuit d'aérodrome. Endroit particulier au fond de la vallée, avions particuliers; nous sommes bien dans un autre monde. Celui de la passion pure ...

Jeudi 23 août 2012, journée de vol du *Hunter Verein*, c'est l'occasion de rencontrer ces passionnés et de revivre quelques beaux moments d'une aviation disparue mais qui laisse des traces indélébiles. En voici l'histoire.

Sortie du DH-115 (*Vampire* bi-place) du hangar pour les vols de la journée.



Le *Hunter* tracté vers sa place de stationnement.
Photos © JD Sauterel

Lors du meeting de Buochs en 1994, dernière présentation en vol des *Hunters* suisses, le Pilote Paul Ruppeiner réalise que c'est la fin d'une histoire, que ces 40 machines vont finir à la casse. « Ce n'est pas possible, on ne vas pas refaire les mêmes erreurs qu'avec les *Mustang* ! » Il faut faire quelque chose. Il demande alors 2 machines pour tenter de les préserver. Demande qui lui est refusée. Mais il ne baisse pas les bras. Avec des amis qui possédaient déjà quelques *Vampire* et *Venom* ils fondent le musée volant de Altenrhein (une fondation). Ils ont la chance de pouvoir louer les locaux qui justement servait aux révisions des *Hunter* et des *Venom*. La Fondation reçoit 2 *Hunter* et là commence l'aventure. C'est la recherche de pièces pour constituer les stocks nécessaires pour pouvoir continuer de faire voler ces machines. Le

Musée travaille également à faire connaître l'aviation de l'Est de la Suisse, présente d'autres machines tel que le Dornier DoX, la fabrique d'avion de Altenrhein et tous les avions militaires que la Suisse a utilisé. Malheureusement sans le *Mirage* pour des raisons de longueur de piste. A la question combien d'années vous allez voler avec ces machines, Paul répondait minimum 15 ans ! Aujourd'hui, il donne toujours la même réponse.

C'est aujourd'hui

Aujourd'hui les jets anciens volent environ 50 heures par année et font la joie de 60 à 70 passagers privilégiés. Ceci de mai à octobre de chaque année. L'association organise complètement (sécurité, maintenance sur le site, vols) 3 fois une semaine de vol par année (1 stage à Berne ou Mollis, 1 stage à St Stephan et le dernier à Sion ou Ambri). Paul à toujours aimé et voulu piloter le *Hunter*. D'ailleurs, à sa sortie de l'école d'officier il a préféré le *Hunter* au *Tigre* qui venait d'équiper les troupes d'aviation. Il est séduit par l'esthétique de la machine et par son comportement en vol. Adage bien connu dans le monde de l'aviation : un bel avion vole bien. Pour « *Chappe* » chaque vol en *Hunter* est extraordinaire ! Même si son esprit de curieux le mènera à tester de l'autogyre, le Hawker *Hunter* restera son avion.

Le prix de la passion

Pour préserver ce patrimoine une organisation de pointe est nécessaire. Actuellement les hangars d'Altenrhein sont la propriété de la coopérative et les avions de la Fondation. L'exploitation des machines est dévolue à l'association « *Historic Fligth* ». Forte de 500 membres (150 co-opérateurs et 350 privés) ce montage organisationnel permet d'atteindre les buts fixés et surtout de préserver ce bout d'histoire suisse. Pour le moment les objectifs sont pleinement atteint selon le président de la Fondation Ernesto A. Maurer.

Pour voler il faut un énorme travail de maintenance. Comptez 10 heures de maintenance par heure de vol. Outre la mise en service de vol, 30 minutes par heure de vol, les révisions et restauration exigent, pendant la période d'hiver, ces 10 heures de travail par heure de vol. Ceci se faisant à Altenrhein dans les hangars de l'association.

Outre les difficultés à obtenir des pièces de rechange, il faut parfois faire refaire des composants. Prenons par exemple les pneus des trains d'atterrissement : après avoir utilisé le stock il a fallut faire refaire, chez Dunlop, une série minimum de 100 pneus. En comptant le pneu à Fr. 1000.- cela donne une vision des moyens qu'il faut engager.

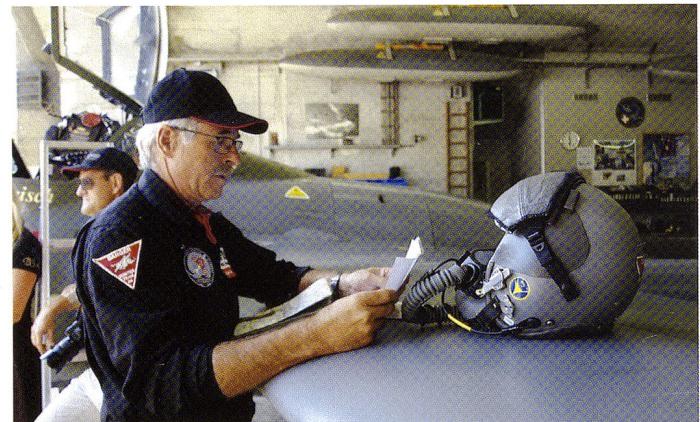
Autre problème, le personnel de maintenance et également les pilotes prennent de l'âge ! Il faudrait former la relève sinon tout cela trouvera une fin précise Walter Stünzi du Swiss *Hunter* team.

A entendre les mécaniciens, ces avions voleront toujours. Ils ressentent fierté et joie à voir voler ces machines d'un autre temps. Souvent de leur temps !

En mettant en route mon avion pour le retour sur Ecuvillens, j'ai la tête encore pleine d'images, de sons et surtout, une idée s'incruste en moi : il faut avoir un peu de folie pour consacrer autant d'énergie, de moyens à faire voler ces ancêtres. Mais quel formidable récompense, quelle magistrale leçon tirer de cette conscience à préserver ce que l'homme a fait de beau.

J.D. S.

le pilote



Paul Ruppeiner, né le 2 octobre 1951 (l'année du *Hunter*), marié et père de 2 enfants. « *Chappe* » compte 18'000 heures de vol dont plus de 1'000 sur *Hunter*.

Il a été pilote militaire de 1972 à 2003, soit 32 ans. Il a également été pilote de ligne de 1974 à 2009 à Swissair (35 ans). Du DC-9 à l'A-340 en passant par le DC-10, MD-80, Airbus A-320, MD-11, et A-330.

Vous ne serez pas étonné d'apprendre que pour ses loisirs, Paul est très actif... dans l'aviation : chef pilote jets De Havilland et Hawker *Hunter*, président du *Hunter Flying* groupe, vice-président de la Fondation De Havilland, président du Stearman club, membre du Norécrin club, membre du PC-7 club et organisateur de Airshow.

le Hawker Hunter



Envergure	10.25 m
Longueur	13.98 m
Hauteur	4.01 m
Motorisation	1 turboréacteur Rolls-Royce Avon
Puissance	4'580 Kp
Poids max	11'340 kg
Vitesse max	1'150 km/h au niveau de la mer
Plafond	15'250 m/mer
Rayon d'action	1'000 km
Equipage	1