Zeitschrift: Jeunesse forte, peuple libre : revue d'éducation physique de l'École fédérale de gymnastique et de sport Macolin

Herausgeber: École fédérale de gymnastique et de sport Macolin

Band: 8 (1951)

Heft: 6

Artikel: Comment devenir pilote d'avion à moteur

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-996568

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: 11.07.2025

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

COMMENT DEVENIR PILOTE D'AVION A MOTEUR

Depuis toujours, l'homme a rêvé de voler dans l'air, et, de notre temps, c'est l'ambition de bien des jeunes, et aussi de moins jeunes, de piloter soi-même un avion. Comment réaliser cette ambition, quelles conditions doivent être remplies pour cela ?

L'Office fédéral de l'air prescrit un âge minimum de dix-sept ans. Celui qui a intérêt à en apprendre davantage agira pour le mieux s'il s'adresse au secrétariat central de l'Aéro-Club de Suisse, à Zurich, ou à l'une de nos écoles d'aviation. Comme partout dans la vie, il est inévitable de se soumettre dans ce domaine à certaines formalités. Pour obtenir de l'Office fédéral de l'air une carte d'élève, il faut produire un extrait du casier judiciaire et un certificat médical d'un des médecins de confiance désignés par cet office. Les requérants mineurs doivent joindre une autorisation écrite du père ou du détenteur de la puissance paternelle. Celui qui voudrait savoir d'abord s'il lui convient vraiment de devenir pilote a la faculté de commencer son entraînement dans une école d'aviation avant que les formalités soient accomplies, mais il doit être en ordre avant de pouvoir pousser au delà de son vingtième vol d'écolage.

Avant qu'un élève commence à travailler, l'instructeur de vol le familiarise avec les installations de l'aérodrome. Une fois qu'il les connaît, on aborde la théorie et la pratique du vol. Déjà, lors du premier vol en compagnie de son instructeur, il doit sentir à la double commande les mouvements des leviers qui correspondent aux mouvements de l'avion, et acquérir cette sensibilité subtile de la main et du pied par laquelle on devient un avec son appareil. Pendant les premiers vols, l'élève fait l'expérience de l'effet de chaque gouvernail, puis il prend conscience de la synthèse harmonieuse de ces effets, de la manière de produire cette synthèse et de l'affiner. Savoir piloter, c'est avant tout savoir starter et atterrir. Le moment viendra bientôt où l'instructeur aura pu se convaincre de l'aptitude de son jeune ami à se laisser instruire et constatera qu'il possède tous les mouvements à exécuter, du start à l'atterrissage. Entre temps, le candidat aura été mis en contact avec les situations dangereuses du vol et aura pu démontrer la rapidité de ses réactions, son sang-froid et sa maîtrise de la machine.

C'est ainsi que vient le moment longtemps espéré, celui du premier vol seul à bord. Nouvelle formalité imposée alors : le dépôt d'une caution de 500 francs à une banque désignée par l'école. Le premier vol seul est une des plus belles expériences de la carrière du jeune pilote, en même temps qu'il représente un tournant de sa formation. Il répétera tout d'abord les tours de piste qu'il exerçait précédemment avec l'instructeur, jusqu'à ce que, peu à peu, on puisse lui imposer des tâches plus compliquées.

La formation théorique du jeune pilote se poursuit à côté de cet apprentissage pratique et le familiarise avec l'aérodynamique, la connaissance de l'avion, la météorologie, les prescriptions réglant la navigation aérienne, la conduite à tenir en vol dans les circonstances exceptionnelles.

Après huit heures de vol environ, l'élève-pilote est prêt pour le premier examen intermédiaire de pratique du vol et de théorie. L'examen de théorie se rapporte aux branches qui viennent d'être énumérées. La seconde partie de la formation comprend le vol à destination d'autres aérodromes : sont exigés dix atterrissages sur au moins cinq places différentes, qui peuvent être de simples prairies appropriées à cet usage. Un vol au-dessus des Alpes, en compagnie de l'instructeur, initie l'élève à la technique et aux particularités du vol alpin. De plus, l'élève doit effectuer un seul vol, dit de navigation, sur un parcours d'au moins 300 kilomètres.

Pour pouvoir passer l'examen en vue de la licence de pilote, l'élève doit faire la preuve d'au moins trente heures de vol, dont quinze en pilotant seul. S'il réussit cet examen, il reçoit la licence de pilote privé, qui lui permet de conduire, avec des passagers à bord, tous les avions terrestres monomoteurs normaux d'une à trois places et d'un poids ne dépassant pas 2.000 kilogrammes.

Celui qui a une fois goûté, comme pilote, des beautés du vol a la nostalgie définitive du bruit de son moteur; l'aviateur sportif véritable poursuivra inlassablement sa formation et s'exercera, par exemple, au vol de virtuosité et au vol aux instruments.

Délivré de la pesanteur, il se sentira, au royaume des airs, vraiment libre, et fondé à être fier de son savoir de pilote. *Ae.*

Comment devenir pilote militaire ?

Le désir de devenir aviateur se cache au fond du cœur de presque chaque adolescent un peu éveillé. Mais ce n'est pas un aviateur quelconque qu'on voudrait être, c'est bien plutôt un pilote militaire, voire, plus tard, un pilote des lignes aériennes. Seulement, il y a les parents, qui élèvent souvent des objections tout à fait nettes. L'aviation, disent-ils, est trop dangereuse, ou trop coûteuse; l'entraînement au pilotage nuit à des études sérieuses, etc. En présence de cette lutte de tendances, il sera sûrement intéressant d'examiner d'un peu près comment on devient pilote militaire.

Un premier pas dans cette direction peut déjà être fait à l'âge de 18 ans, *grâce à l'instruction militaire préparatoire. Celui qui a réussi l'examen de formation générale fondamentale de l'instruction préparatoire facultative* et a suivi au moins l'école secondaire, peut s'annoncer pour l'entraînement au vol à moteur ou au vol à voile. Isolément ou par groupes, et dans des cours pour lesquels il n'y a à payer qu'un droit d'inscription de cinquante francs, les jeunes effectuent leurs premiers vols en double commande et leurs premiers vols seuls à bord. Ces vols de préapprentissage sont placés sous la direction de l'Aéro-Club de Suisse et se déroulent dans l'ambiance de la vie civile. Celui qui les accomplit avec succès est recommandé, au moment du recrutement, pour l'incorporation dans la troupe d'aviation. Cette formation aéronautique de base n'est pas indispensable pour être admis plus tard à piloter, mais elle augmente en tout cas les chances du candidat.

Comme tout citoyen suisse apte au service militaire, notre jeune homme fait son école de recrue