Zeitschrift: Revue Militaire Suisse

Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse

Band: 100 (1955)

Heft: 3

Artikel: Chronique aérienne : le recrutement et la formation des pilotes militaires

Autor: Henchoz, P.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-342651

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: 15.07.2025

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

Il faut examiner si le jeune homme qu'on destine aux travaux de Mars a l'œil vif, la tête droite... (Livre I, ch. VII.)

L'inférieur doit avant tout se redresser et regarder franchement le supérieur dans les yeux... (R. S. 232, § 1.)

On pourrait allonger ces citations à l'infini et étendre les comparaisons au règlement sur la conduite des troupes ou aux règlements d'exercices des différentes armes. On serait surpris de voir qu'on a inventé fort peu de chose, pas plus que Végèce du reste, qui conclut :

« En résumant dans ce livre..., des préceptes tirés de tous les auteurs qui ont traité de la discipline militaire, j'ai voulu prouver, invincible empereur, que si l'on observait les anciennes maximes sur le choix et sur l'exercice des nouveaux soldats, on rendrait bientôt aux armées romaines leur ancienne vigueur. »

Lt-colonel EMG GODET

Chronique aérienne

Le recrutement et la formation des pilotes militaires

Parmi tous les combattants de notre armée ayant reçu une instruction spéciale, le pilote militaire est sans contredit celui dont la formation et l'entraînement sont les plus difficilement conciliables avec notre système de milice.

Comme il nous arrive très souvent d'être questionnés sur les conditions de recrutement, de sélection, de même que sur les obligations auxquelles doit s'astreindre le pilote durant

sa carrière active, il nous a semblé utile de réserver, à l'intention de nos lecteurs, les traits essentiels qui caractérisent cette spécialité.

1. *Recrutement.*

On s'imagine volontiers qu'il faut avoir embrassé une carrière technique pour devenir pilote militaire. Ce préjugé, quoique inexact, est en partie justifié. En effet, le recrutement de la troupe d'aviation est orienté différemment que celui de l'infanterie ou des troupes légères par exemple. La préparation au vol et l'entretien d'un avion moderne exigent beaucoup de spécialistes dont la formation technique ne saurait être réalisée durant les quatre mois de l'école de recrues, si elle ne pouvait s'appuyer sur de solides connaissances acquises en école ou en apprentissage. Les futurs pilotes sortant, à part quelques exceptions, du contingent de recrues, d'aviation il va de soi qu'une certaine prédominance des carrières techniques est inévitable.

Lorsque ce contingent s'avère insuffisant, quantitativement et qualitativement, on fait appel à des officiers ou sous-officiers d'autres armes, dans la mesure où ils sont disponibles bien entendu. La DCA par exemple en fournit assez régulièrement. Cette façon de faire reste cependant une exception, le candidat venant du dehors étant obligé de se soumettre à un service de raccordement pour se mettre au niveau des jeunes soldats d'aviation qui, à la fin de l'ER ont déjà effectué leurs premiers vols seuls.

2. *Conditions requises.*

Le candidat à une école de pilote doit, avant même d'être recruté, et bien entendu pour autant qu'à ce moment-là déjà ses chances paraissent sérieuses, remplir un certain nombre de conditions diverses.

Taille comprise entre 160 et 190 cm. acuité visuelle excellente.

Il ne devra pas avoir plus de 25 ans au début de son école d'aviation (candidat d'autres armes).

Il devra fournir l'assentiment écrit de ses parents.

Celui qui aura suivi avec succès l'instruction préparatoire au pilotage dans les cours de l'Aéroclub jouira d'un avantage certain.

La formation scolaire et professionnelle minimum sera :

— 3 années d'école secondaire ou de collège au moins,

— Apprentissage terminé ou, pour les étudiants, certificat de maturité, baccalauréat, diplôme de technicum ou d'école de commerce obtenu au plus tard au début de l'école de pilote.

3. *Périodes de service.*

Les aptitudes présumées au vol telles qu'elles ont pu être décelées au cours de l'instruction préparatoire, les qualités physiques et psychiques sont évidemment essentielles. Elles ne sauraient cependant être seules déterminantes. La valeur militaire et le caractère, qualités primordiales ici, qui vont se révéler au cours des premières semaines de l'école de recrues, jouent un rôle tout aussi important. Seuls donc les candidats bien qualifiés et ayant leur proposition pour l'école de sous-officiers pour ainsi dire en poche, peuvent affronter les épreuves décisives qui en fin d'école de recrues vont décider de leur sort. L'aptitude parfaite au vol de guerre du candidat sera déterminée dans un examen médico-psychologique effectué par l'Institut médical de l'Aviation, ainsi qu'au cours d'une période de sélection de vol située dans les cinq dernières semaines de l'école de recrues.

Le candidat ayant passé avec succès ces diverses épreuves effectue ensuite une école de sous-officier normale, c'est-à-dire terrestre.

Neuf mois plus tard au maximum, le jeune caporal doit se présenter à l'école de pilote (Ecole d'aviation). Celle-ci se déroule en deux périodes de 4 mois échelonnées sur 2 ans.

Entre ces 2 demi-écoles, vient s'intercaler un temps de 8 mois, dit d'entraînement individuel, au cours duquel, sans rien avoir à sacrifier à son activité civile, l'élève poursuit sa formation à raison d'une séance de vol par semaine environ. De cette façon, les étudiants des écoles supérieures et universitaires arrivent à poursuivre parallèlement leurs études. En général, ils ne perdent aucun semestre. Les élèves des technicums par contre, auxquels ne sont pas accordées les mêmes facilités qu'aux étudiants doivent compter avec un retard de 2 ans dans leur formation professionnelle.

La remise du brevet de pilote a lieu à la fin de l'école d'aviation.

Contrairement à ce qui se faisait autrefois et bien que dès ce moment-là l'élève confirmé fasse partie du corps des pilotes militaires avec le grade de sergent, il n'est pas encore affecté à une escadrille de front. Il passe en effet dans la catégorie dite des jeunes pilotes. Ne volant pas encore sur les avions de guerre types Vampire ou Venom, il est astreint à poursuivre son entraînement durant une année encore dans le cadre de l'école. C'est durant cette année seulement qu'il passera sur avion de guerre et ce n'est qu'à la fin de celle-ci que, transféré dans une escadrille, il fera enfin partie de la catégorie des pilotes de front.

En résumé, les services auxquels est astreint un pilote depuis le début de l'école de recrues jusqu'à son entrée en escadrille sont les suivants :

Services :	*Nombre de jours*	
Ecole de recrues	118 jours	répartis sur un minimum de 2 ans et 9 mois.
Ecole de sous-officiers	27 »	
Ecole d'aviation I	111 »	
Période d'entraînement env.	30 »	
Ecole d'aviation II	111 »	
Cours (6) de jeunes pilotes	36 »	
Total :	433 jours	

L'effort et, dans certains cas, le sacrifice exigés sont considérables. Il serait faux de les sous-estimer. Ils feront mieux comprendre pourquoi, malgré l'attrait indéniable qu'exerce cette formation sur beaucoup de jeunes gens, le nombre de ceux qui peuvent s'y astreindre reste relativement faible.

4. *Les possibilités d'avancement.*

Entré en escadrille, le pilote est soumis aux mêmes conditions d'avancement que n'importe quel autre sous-officier. Le grade de lieutenant ne lui est accordé qu'après 4 mois d'école d'officier, et l'obligation de payer ses galons subsiste. Le seul allègement obtenu jusqu'ici est la réduction de 5 à 3 des années de service dans ce grade. C'est une juste compensation du retard inévitable apporté par la formation du pilote dans l'accomplissement de l'école d'officier. Il serait de plus paradoxal que l'aviation ait les plus vieux capitaines !

5. *Les conditions d'entraînement.*

Celles-ci sont en général connues. Nous ne ferons que les résumer brièvement ici.

Le pilote militaire est astreint, aussi longtemps qu'il est reconnu apte au vol de guerre, à un entraînement régulier qui dépasse largement le cadre des obligationn militaires d'un officier d'élite. Fixé à 80 heures dans les 2 premières années puis à 70 heures par la suite, le pensum annuel de vol s'effectue dans 6 cours d'une semaine en escadrille et une douzaine de jours d'entraînement individuel répartis entre ces cours. Lorsqu'on saura en particulier que le pilote est contraint souvent à d'importants déplacements de son domicile à sa place d'entraînement (un pilote domicilié aux Grisons s'entraîne à Dübendorf) on comprendra que le temps exigé ainsi, et pris sur les heures de travail civil, ne saurait ne pas être indemnisé. La charge assez lourde représentée par les primes d'assurance que le pilote doit payer lui-même justifient également la rétribution accordée pour chaque heure de vol.

6. *Le recrutement en Suisse romande.*

Il serait insensé de prétendre que le recrutement des pilotes militaires ne se heurte aujourd'hui à aucune difficulté. Si celles-ci sont encore relativement bénignes en Suisse alémanique, elles sont par contre sérieuses de notre côté. L'aviation devient lentement l'apanage de nos camarades d'outre-Sarine. Pour le prouver, il nous suffira de citer quelques chiffres (au 1.1.55).

		Officiers	sous-officiers
Corps des instructeurs :	Suisse alémanique	21	13
	» romande	2	2
	» italienne	2	0

Aviation : (formation de front)

Les 3 commandants de régiment sont suisses alémaniques.

Sur 6 chefs d'escadre, 1 seul est romand.

Sur 289 pilotes, nous avons actuellement :

Suisse alémanique	230 pilotes	soit	80 %
» romande	52 »	»	17,5 %
» italienne	7 »	»	2,5 %

Le régiment d'aviation 1, notre « régiment romand » a aujourd'hui 28 % de pilotes parlant l'allemand et cette proportion augmente lentement mais sûrement.

Il ne manquera pas de piquant de citer ici les noms des pilotes d'une escadrille romande : Aellen, Baumann, Burckhardt, Friolet, Glutz, Heimsch, Heiz, Schenk, Ottiger, Paschoud Bart, Hunziker, Laederach, Schärer. Tout cela se passe évidemment de commentaires !

Nous ne voulons rien faire d'autre aujourd'hui que de donner l'alarme.

Nous nous réservons en effet de revenir sur ce sujet délicat au cours d'une prochaine chronique. Mais au préalable, nous serions heureux de recevoir de nos lecteurs leurs idées, leurs suggestions, voire même leurs critiques. C'est en accordant en effet à chacun de faire entendre sa voix, qu'il sera possible d'étudier et d'élaborer les mesures qui s'imposent.

Nouvelles brèves

Belgique, propagande aéronautique

Constitué en 1935, le Comité belge de propagande aéronautique vient de se réorganiser et de mettre sur pied un programme d'action. Le but du comité est de faire de l'aviation, comme on dit en pédagogie, un véritable centre d'intérêt. Son action s'adresse avant tout à la jeunesse, indiscutablement la plus réceptive aux choses de l'air. Elle touche donc les milieux scolaires et familiaux. Sa propagande doit amener les jeunes au seuil des carrières aéronautiques, en d'autres termes préparer parmi la génération de demain un état d'esprit favorable à l'aviation. Les moyens pour assurer cette propagande sont multiples : presse quotidienne et périodique, radio, cinéma, télévision, expositions, conférences, visites de centres aéronautiques, émission de timbres, et cela va de soi pratique de l'aviation sous forme de modélisme et de vol. Un tel programme réclame la coopération de tous les milieux touchant aux choses de l'air. C'est ainsi que le comité a fait appel à des personnalités du ministère des communications, de l'instruction publique, de la Défense nationale, de la compagnie aérienne Sabena et bien entendu des milieux de l'aviation sportive, qui de ce fait peuvent compter sur une vigoureuse action en leur faveur.

Aujourd'hui, plus rien ne s'impose sans une habile propagande. (Air Revue N° 1 1955).

Pays-Bas. Centre d'études de l'OTAN

En décembre dernier, sur la base d'un accord entre les gouvernements hollandais et américain, a été annoncée la création imminente du « SHAPE Air Defense Technical Center ». Comme son nom l'indique, ce centre sera institué au profit de l'OTAN. Sa tâche consistera à étudier toutes les mesures propres à renforcer encore la défense aérienne du secteur Nord Atlantique par une participation toujours plus

intensive des forces alliées. Les recherches semblent vouloir se porter en premier lieu vers le domaine électronique. Le crédit accordé par les USA pour une première période de travail de 2½ ans s'élève à 2,5 millions de dollars. Les autres membres de l'OTAN, les Pays-Bas en particulier, participeront bien entendu aussi au financement du centre. Le gouvernement hollandais s'est en outre déclaré prêt à faciliter dans une très large mesure son installation et son activité.

Lt-Col. HENCHOZ

Revue de la presse

L'éducation politique dans l'armée soviétique

Dans plusieurs universités américaines existent des filiales d'une institution, le *Research Program on the U.S.S.R.*, adonnée, comme son nom l'indique, à des enquêtes sur l'U.R.S.S. Elle publie des études. Celle que nous avons sous les yeux porte le numéro 6. Ce fascicule de 93 pages est édité par M. Zbigniew Brzezinski, du *Russian Research Center* de l'Université Harvard, et s'intitule *Political Controls in the Soviet Army*. Ses données sont fournies par des officiers ayant servi dans l'armée soviétique.

Nul n'ignore que les théories de Karl Marx et de Lénine, définies par les chefs du parti communiste, forment, en U.R.S.S., un dogme intangible : qui ose y toucher est considéré comme un hérétique et un traître. Encore faut-il que ce dogme soit connu de la masse, tâche d'éducation politique des citoyens dévolue au *Comité central du parti*. Celui-ci dispose de différents organes, parallèles, qui s'entraident et... se contrôlent réciproquement. On les retrouve dans les *forces armées*, dont la loyauté préoccupe au plus haut degré le gouvernement. Ils y sont groupés sous les ordres de la *G.P.U.V.S.* (administration politique principale des forces armées), dépendant elle-même du Comité central du parti. A l'effet d'éviter que l'esprit de corps ne tende à vicier le caractère « totalitariste » du régime politique, la G.P.U.V.S. vise à éduquer officiers et soldats à se considérer non seulement comme des militaires entraînés en vue de la guerre, mais avant tout, comme les soutiens volontaires de ce régime.