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 militaire?

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-996569

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: 16.07.2025

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

(dans la troupe d'aviation, il est vrai). C'est alors que commence la sélection sérieuse des futurs pilotes. Il faut, en tout cas, être reconnu apte à devenir sous-officier. Celui qui n'a pas l'étoffe d'un caporal est éliminé. On exige, d'autre part, d'avoir au moins terminé l'école secondaire, d'avoir achevé son apprentissage professionnel ou d'être élève d'une école du degré moyen ou d'un technicum au moment où débute l'école de pilote; il faut avoir bonne vue, mesurer au moins 1 m. 60, mais pas plus de 1 m. 90; enfin, il faut avoir subi avec succès l'examen médical et psychologique des médecins spécialisés de l'institut de médecine aéronautique.

Normalement, un enseignement aéronautique préparatoire de trois semaines commence déjà pendant l'école de recrues et permet à des instructeurs de vol expérimentés d'évaluer l'aptitude des futurs pilotes militaires, car tous les candidats ne possèdent pas également le sens du vol. Ce sens du vol est une sorte d'instinct qui permet au pilote de se comporter dans l'air comme il convient sans avoir presque besoin d'y penser. Le but de cette présélection est d'éviter qu'une quantité d'enthousiastes ne commencent une école de pilote proprement dite pour être obligés de la quitter ensuite faute d'aptitude, ce qui est toujours une amère déception; il n'est pas aisé, après, de rejoindre les cadres de la troupe occupée au sol !

La formation aéronautique proprement dite commence avec l'école de pilote, qui se substitue à l'école de recrues par laquelle un caporal paie d'habitude ses galons. Cette école de pilote est subdivisée en deux périodes de seize semaines chacune, séparées par une interruption de presque une année. Normalement, il y a deux écoles de pilotes chaque année, l'une au printemps, destinée surtout aux hommes qui exercent une profession, l'autre à la fin de l'été, destinée surtout aux étudiants. Ceux qui fréquentent une université évitent ainsi, dans la règle, de perdre un semestre; en revanche, les élèves des technicums doivent se résigner à ce que leur formation professionnelle subisse un retard de deux ans. Dans ces écoles de pilotes, on se livre d'abord à des vols d'apprentissage et d'entraînement, et ce n'est qu'ensuite que vient la formation sur avion de guerre proprement dit : on exerce longuement l'atterrissage, on fait des vols géographiques, de patrouille, d'altitude; une instruction théorique variée s'ajoute à la formation pratique du pilote militaire. Dans l'intervalle entre les écoles de pilotes, le pilotage est exercé individuellement en civil avec beaucoup de zèle sur l'un des aérodromes d'entraînement; cela fait environ cinq heures de vol par mois. Le couronnement de cette formation est naturellement représenté par l'obtention, à la fin de la seconde partie de l'école de pilote, du brevet de pilote militaire; en même temps, l'homme est promu sergent.

Le pilote militaire formé ne peut cependant se reposer sur les lauriers qu'il a conquis à l'école de pilote; il doit se maintenir en forme, et ne le peut qu'en poursuivant un entraînement intensif. Outre six cours obligatoires d'entraînement par année, de chacun une semaine, le pilote est tenu à un entraînement individuel régulier en civil. C'est une grosse charge, aussi bien si l'on considère le temps employé qu'à cause de l'effort intellectuel et physique; aussi est-il tout à fait normal que le pilote touche pour ses vols une certaine indemnité, sur laquelle il doit, du reste, prélever le montant de ses primes d'assurance contre les accidents.

Quelles possibilités sont ouvertes aux pilotes militaires qui veulent pousser plus loin leur formation ? Nous avons vu déjà que, dans la règle, il n'y a que des sous-officiers qui reçoivent une formation de pilotes (à la différence de l'usage antérieur, qui ne permettait qu'à des officiers de devenir pilotes ou observateurs). Comme dans les escadrilles de l'aviation militaire, la moitié des équipages doit être formée d'officiers et l'autre moitié de sous-officiers, le sous-officier très bien qualifié et bien doué peut être proposé pour une école d'officiers (de seize semaines). Un certain nombre se décident à devenir pilotes professionnels et entrent à ce titre dans le corps des officiers instructeurs ou dans l'escadre de surveillance. D'autres entrent à la Swissair comme candidats pilotes de lignes.

Wt.

Les clichés et une partie des textes ayant servi à la composition de ce No. ont été mis gracieusement à notre disposition par les soins de l'AÉRO-CLUB DE SUISSE à Zurich, que nous tenons à remercier ici bien sincèrement. Nous rappelons à nos lecteurs, que la question intéresse, qu'ils peuvent obtenir tous renseignements au sujet de l'aviation auprès du Secrétariat de l'ACS, Hirschengraben 22, Zurich, qui se fera un plaisir de les documenter.

Minutes inoubliables

Je sais, l'on va me traiter de fanatique, de sportif à l'esprit borné, incapable d'apprécier les réalisations sensationnelles de la science moderne dans les domaines si divers de la médecine ou ceux, plus subtils encore, de la physique.

C'est leur droit : c'est aussi le mien de penser que, malgré toutes leurs richesses et toute leur extraordinaire puissance, aucune de ces réalisations n'équivaut à l'ineffable joie que nous procure le premier « lâcher seul » à bord d'un avion à moteur !

Il y a deux ans que j'eus le bonheur de vivre les minutes que je considère comme les plus intenses de mon existence.

C'était un clair matin de juin, entre 6 et 7 heures, alors que la ville de Bienne s'éveillait et que le soleil dorait de ses premiers rayons les crêtes boisées de la Montagne de Boujean et de Macolin.

Mon moniteur de vol, un impressionnant gaillard de 90 kilos, au moins, paraissait satisfait de mes décollages et de mes « atterros ». Après trois épreuves qui lui parurent concluantes, il me fit ranger notre Piper sur la ligne de « start », puis, sautant à terre, il me donna une rude tape sur l'épaule, en me lançant, avec un petit sourire de coin : « Hop, jetzt, allein ! »

* * *

J'eus un peu de peine à réaliser ce qui m'arrivait. Partir seul, c'est facile à dire; certes, je connaissais parfaitement la manoeuvre que nous avions effectuée quelque 80 fois ensemble, lui devant et moi derrière, suivant de près chacun de ses gestes et tâchant de me conformer à ses judicieux conseils. Mais il était là et, si ma mémoire avait une défaillance ou mon geste trop de nervosité, c'est lui qui y remédiait, parant ainsi à quelque désagréable aventure.

Je pris mon courage à deux mains et lui fis mon plus gracieux sourire, en même temps qu'un signe d'adieu.