

# Minutes inoubliables

Autor(en): **Pellaud, Fr.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **8 (1951)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-996570>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

(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 for-

mation 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 décol-

lages 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.

Je poussai calmement la manette des gaz à fond. Mon avion se mit à vibrer de toutes ses voilures et cette vibration me grisa d'un seul coup; je réalisai cette puissance qui, tout à l'heure, allait me faire franchir la ligne de téléphone tout là-bas devant moi, puis ce rideau d'arbres, puis la colline d'en face. Pendant l'espace de quelques secondes, j'eus l'impression d'essayer de retenir un pur-sang qu'attire la vaste plaine. Peine perdue, mon coursier avait déjà pris de la vitesse... Instinctivement, je poussai mon « manche à balai » résolument en avant pour décoller la queue de mon oiseau dont les « pattes » ne touchaient déjà plus le sol que par intermittence. Puis je tirai délicatement « le manche » contre moi, afin que mon « coucou » puisse, par le jeu de ses ailes et de sa queue, « prendre l'air », comme on dit. Mais quelle ne fut pas alors ma stupéfaction. J'avais à peine amorcé cette dernière manoeuvre que ma machine quitta le sol avec une légèreté déconcertante; elle voulait même grimper tout droit vers le ciel (du moins en avais-je l'impression!). Je vis tout à coup, et avec un certain effarement, les aiguilles de mon tableau de bord danser une sarabande effrénée. Faisant fi des repères rouges, qu'elles dépassaient sans sourciller, elles éveillèrent en moi ce vieil instinct de conservation qui me fit réaliser, sur-le-champ, que tous mes malheurs provenaient de l'absence de mon moniteur, dont je dominais le siège vide devant moi. Délesté de quelque cent kilos, ma machine avait d'autant plus tendance à se cabrer que j'occupai moi-même le siège arrière! J'avais un peu l'impression de faire du cheval en étant assis sur la croupe de ma monture. Tout en analysant ces impressions fantastiques, j'avais opéré les manoeuvres propres à compenser ce déséquilibre: je ramenai quelque peu en arrière la manette des gaz de façon à donner à mon moteur un régime moins affolant, puis, par de douces caresses à mon « manche à balai », j'imprimai à ma machine une ascension moins rapide.

\* \* \*

Peu à peu, tout rentra dans l'ordre; chaque aiguille retrouva sagement sa place; le moteur tournait délicieusement rond et le soleil inondait ma cabine. Je volais; j'étais seul maître à bord, après Dieu.

Ce n'est qu'alors que je ressentis cette joie immense, inconnue, insoupçonnée, qui, partie du fond de mes entrailles, gagna tout mon être et explosa sous la forme d'une « youtze » que je lançai à pleins poumons. C'était un réel débordement d'allégresse! M'aurait-on dit de me taire que c'eût été impossible, tant cette joie, ce vieux rêve de l'homme, était intense.

Non, jamais, en toute sincérité, je n'ai vécu minutes plus palpitantes, plus délicieusement surhumaines, presque divines, tant mon esprit se trouvait alors détaché des choses de la terre. Tout en chantant de plus belle, je m'essayai à quelques virages pour bien m'assurer que je ne rêvais pas et que c'était ma seule volonté qui décidait de la route à suivre.

La merveilleuse machine obtempérait sans rechigner aux injonctions de mon « manche à balai ».

A ma hauteur, devant la ferme sise au sommet du Büttenberg, un paysan lâcha sa faux pour me faire un amical bonjour de la main. J'étais alors à quelque trois cents mètres au-dessus du sol et à environ mille cinq cents mètres de la piste que j'apercevais là-bas, affreusement petite, et sur le bord de laquelle mon moniteur se distinguait à peine. C'est alors que je réalisai que ce beau rêve ne pouvait durer! Il fallut songer à redescendre, et c'est bien à contre-cœur que je coupai les gaz et que j'amorçai une descente en vol plané, qui devait me ramener vers cette terre que j'avais quittée quelques minutes auparavant avec tant d'allégresse. Ma « youtze » s'était évaporée et je n'avais plus du tout envie de la reprendre. Je n'en aurais, du reste, guère eu le loisir, car l'abordage de la piste s'avérait moins aisé que son abandon... J'en atteignais, en effet, déjà le début et j'étais encore à 60 pieds. Il n'y avait plus d'hésitation possible: j'amorçai une savante glissade sur l'aile afin de freiner ma vitesse. A trois ou quatre mètres, je redressai et m'apprêtai à poser la queue de mon oiseau parmi les marguerites. J'entendis les hautes herbes frôler le fuselage; je tirai le manche à balai tout contre moi et mon grand oiseau, qui, lui aussi, avait manifesté une certaine nostalgie de l'air, se posa sur le sol.

Je fus très fier de mon exploit, mais je suis sûr que mon moniteur ne le fut pas moins. Sans perdre plus de temps, nous allâmes arroser bien gentiment ce premier vol, comme le veut la coutume.

\* \* \*

J'ai renouvelé souvent, depuis, cette merveilleuse aventure; si le charme en demeure puissant et irrésistible, elle perd malheureusement son caractère inédit qui en fait toute la valeur émotive et la secrète emprise. Il en est ainsi, nous ne le savons que trop, de tous les plaisirs humains. Nous sommes, sous ce rapport, de grands enfants et partant insatiables. Mais je crois cependant que la joie de voler est une de celles qui est le moins sensible à l'altération, sans doute parce qu'elle est d'essence... céleste!

Fr. PELLAUD.

## ECHOS ROMANDS

### Neuchâtel

#### Notices rétrospectives

Au cours de ce dernier hiver, notre Office a tenté l'essai de propagande par le film. Ce sont les villages de Lignières, Dombresson, La Chaux-du-Milieu et de La Brévine qui bénéficièrent de la projection du film « La jeunesse suisse prépare son avenir », mis à notre disposition par l'E.F.G.S. puis un film en couleur d'un cross tessinois et divers films sportifs.

Ces séances furent précédées d'une brève introduction faisant connaître notre mouvement d'éducation physique, des résultats obtenus dans notre canton et en Suisse en général, et maints auditeurs ont pu se convaincre des bienfaits que procure le sport à celui qui le pratique rationnellement. Si le temps hivernal

a retenu bien des parents à la maison, nous sommes néanmoins satisfaits du résultat acquis et nous continuerons dans cette voie l'hiver prochain.

**Cross à l'aveuglette.** 6 mai, journée radieuse de soleil et tous les participants à notre cross cantonal sont enchantés du panorama qu'ils découvrent depuis la région choisie pour cette manifestation. La Béroche neuchâteloise fut parcourue par 91 équipes accourues de toutes les régions de Romandie, voire même de Suisse allemande. Si le parcours choisi, presque tout en forêt, n'offrait pas de réelles difficultés, les écarts entre les premiers et les derniers arrivés furent tout de même d'une heure de temps. Voici le classement des différentes catégories :

#### CATÉGORIE A.

- |                                     |              |
|-------------------------------------|--------------|
| 1. Les Tarzans Grp. lib. EP. Couvet | 56' 27"      |
| 2. Castors Eclaireurs Renens        | 1 h. 01' 37" |
| 3. Clan St-Georges Monthey          | 1 h. 01' 41" |
| 4. Groupe libre EP. Cortaillod      | 1 h. 03' 04" |