

Chronique aérienne : le recrutement des pilotes, problème romand?

Autor(en): **Henchoz, P.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **101 (1956)**

Heft 12

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-342785>

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.

Chronique aérienne**Le recrutement des pilotes, problème romand ?**

Il y a quelques mois, nous posions ici même le problème du recrutement des pilotes romands pour notre aviation militaire. Conscient de sa complexité, nous faisons appel à tous ceux qui auraient quelque chose d'utile ou d'intéressant à exprimer sur cette importante question. Un seul lecteur nous a répondu. C'était par surcroît un aviateur chevronné. En regard de la somme des bruits qui circulent et dont les échos nous parviennent avec persistance, cette unique prise de position ne manquait pas de surprendre. Que fallait-il en penser? Certes nous n'avons jamais eu la prétention de toucher un cercle étendu de lecteurs. Le problème qui nous occupe ici n'intéresse certainement que peu de gens. Nous ne nous attendions toutefois pas, disons-le franchement, à une si modeste audience. Faut-il considérer ce silence comme une indication ?

Il est facile d'afficher un certain mécontentement. Il est aisé de le répandre autour de soi. L'éloquence verbale n'engage guère. Il est par contre plus délicat de formuler par écrit des griefs précis, de citer des faits contrôlés. Ceux qui croyaient avoir quelque chose à dire ont-ils hésité et renoncé devant la difficulté de s'exprimer, n'ayant rien de solide sur quoi s'appuyer ?

Nous avons promis de reprendre ce sujet. Le moment est venu de le faire. Nous allons nous efforcer d'éviter un écueil, celui qui consisterait à admettre que la raison du peu de succès de notre précédent appel réside exclusivement dans l'hypothèse énoncée ci-dessus.

Ce n'est que lorsqu'on est soi-même lié intimement à une préoccupation importante qu'on en découvre l'extrême complexité. Des erreurs ont pu être commises, erreurs dont eurent

à souffrir des candidats romands à l'aviation militaire. Que ces erreurs aient fait naître du mécontentement, c'est certain. Que ce mécontentement ait été exploité jusqu'à créer un climat parfois défaitiste, cela ne fait aucun doute. Nous avons eu tout récemment encore, de la part de milieux autorisés, la confirmation de ce phénomène. Dans bien des milieux on est aujourd'hui convaincu que les jeunes Suisses romands n'ont que de très faibles chances de faire une carrière de pilote militaire.

Voyons toutefois les choses de plus près. De 1951 à 1955, les candidats admis à la formation de pilote se répartissaient comme suit : candidats de langue allemande 81 %, de langue française 14 %, de langue italienne 5 %. Si l'on juge cette répartition en se basant sur la proportion des groupements linguistiques de notre population, nous devons constater qu'elle affiche chez les Suisses alémaniques un excédent d'environ 8 %. Les Tessinois atteignant avec 5 % la part qui leur est dévolue, force est de constater que ce sont les Suisses romands qui font les frais de l'affaire. Où chercher la faute?

Les pilotes se recrutent presque sans exception dans la troupe d'aviation. De nos jours, les candidats venant d'autres armes se font rares. Le recrutement de l'aviation est soumis à un impératif intangible, la nécessité de disposer d'un personnel essentiellement technique pour la mise en œuvre, le contrôle et la réparation des avions. Il est facile d'imaginer dès lors l'avantage incontestable dont jouit la Suisse alémanique, avec ses régions industrielles telles que Zurich, Winterthur ou Bâle ; avec ses grandes écoles techniques et scientifiques. Zurich à elle seule est un réservoir équivalent à une bonne partie de la Suisse romande. On ne peut plus désormais se baser sur une simple proportion inspirée des chiffres de la population. Un rapport établi en fonction des zones fortement industrialisées nous donne des indications beaucoup plus conformes à la réalité. Aussi longtemps donc que la porte ne sera pas plus largement ouverte aux carrières non techniques, le recrutement jouera en faveur de la Suisse alémanique. On objectera ici que le recrutement de l'aviation respecte la proportion des contin-

gents cantonaux. La troupe d'aviation romande reçoit donc chaque année le nombre de recrues auquel elle a droit. Cette remarque est juste sur le plan du nombre. Elle ne tient, hélas ! pas sur celui de la qualité. La proportion des candidats de valeur est sans contredit supérieure chez les Suisses alémaniques. La sélection des pilotes se caractérise comme chacun sait par un très gros déchet.

Le nombre des candidats pilotes retenus à la fin des épreuves est donc directement proportionnel à la somme des examinés. Meilleure est la base du recrutement et plus grand est le nombre des candidats capables.

On enregistre alors un phénomène qui affecte incontestablement notre fierté légitime de Romands. Devant la faible proportion de candidats de valeur, les organes chargés de la sélection, soucieux d'accorder à la Suisse romande le contingent de pilotes auquel elle a droit, acceptent d'abaisser les exigences. Cette concession est difficile à admettre lorsqu'on met un certain point d'honneur à bien être ce que l'on est. Elle ne donne par ailleurs très souvent que des résultats négatifs. Les candidats ayant joui de ce régime de faveur ne vont en général pas très loin. Et ce sont de nouveaux mécontents qui grossissent les rangs de ceux qui prétendent que les Romands n'ont aucune chance de devenir pilotes dans l'aviation militaire.

Le phénomène signalé ici, vérifié à plusieurs reprises au cours de ces dernières années, tend finalement à prouver le contraire de ce que beaucoup de gens croient.

Il y a encore un autre facteur que l'on ignore volontiers chez nous et duquel prennent de plus en plus vivement conscience ceux que la question préoccupe. Les carrières aéronautiques ne s'engendrent plus par un désir plus ou moins vaguement exprimé. Elles ne trouvent plus dans le rêve ou l'enthousiasme juvénile un aliment suffisant pour leur permettre de se réaliser. On ne naît pas spontanément aux choses de l'air. Le métier de pilote nécessite un long apprentissage, celui de pilote militaire comme les autres. Le candidat qui se présente à l'école de recrue avec une certaine formation

préalable jouit d'un incontestable avantage en regard de celui qui, comme cela arrive encore très souvent, n'a encore jamais volé. L'instruction préparatoire au pilotage dans le cadre de l'Aéro-Club de Suisse, effectuée normalement dans la 18^e année, n'est pas obligatoire. On ne saurait cependant assez en recommander la fréquentation. Abstraction faite de cette instruction de base, il y a le climat dans lequel le futur candidat évolue. Or sur ce point, nous devons bien reconnaître, nous autres Romands, que nous sommes devenus moins « air minded » que nos Confédérés. Il suffit pour s'en convaincre de voir où se trouvent en Suisse les écoles et les clubs de vol à voile. Ils sont presque tous à l'est de la Sarine ! Nos jeunes Romands ne savent pas ce qu'ils perdent à ne pas pratiquer ce sport passionnant, la meilleure école aussi bien du caractère que du vol lui-même.

Nous partons donc avec un handicap. Il serait malséant de vouloir en rejeter la cause sur d'autres. Mais que devient ce 14 % de candidats retenus au travers des nombreux écueils de la formation ? Durant ces cinq dernières années, la proportion des pilotes brevetés de différentes langues a été la suivante : Suisses alémaniques 80 %, Suisses romands 15 %, Suisses italiens 5 %. Nous retrouvons donc à 2 % près les mêmes chiffres qu'au départ, le très léger changement enregistré l'étant au profit des Romands. On ne saurait donc prétendre que nos candidats sont désavantagés. Certes, les conditions dans lesquelles nos jeunes gens de langue française suivent leur formation ne sont pas toujours idéales. Un gros handicap subsiste, celui de la langue. Mais ce phénomène se retrouve dans tous les cours d'instruction centraux de notre armée. Il y a aussi l'inconvénient causé par le fait que le climat dans lequel se déroule la formation de vol n'est pas toujours suffisamment favorable à la mentalité romande. Tout cela est juste et on serait heureux de voir un jour les jeunes pilotes romands instruits complètement dans leur langue maternelle. Le remède est simple, il suffirait de pouvoir disposer d'instructeurs et de moniteurs de langue française en nombre suffisant. Or, nous

sommes loin de compte. L'escadre de surveillance qui fournit tous les maîtres de vol de nos écoles de pilotes n'a qu'un petit nombre de Romands. Quant aux instructeurs, mieux vaut ne pas en parler ! Nous serions donc mal inspirés de nous plaindre et de vouloir chercher à mettre la faute sur tel ou tel moniteur sous-officier qui fait ce qu'il peut avec les connaissances qu'il a de notre langue et de notre mentalité.

La menace qui plane sur la place accordée à la minorité romande dans nos formations aériennes vient en premier lieu de l'intérieur. Les jeunes Romands qui ont du caractère — et il en faut dans ce métier — n'ont jamais éprouvé de difficultés insurmontables durant leur école de pilote et par la suite non plus. Ce sont ceux-là qu'il serait préférable de questionner sur leurs impressions et non les autres. Mais voilà, le pilote qui a réussi est en général assez peu loquace.

En prenant position comme nous venons de le faire, nous risquons de nous attirer d'assez vives critiques dans certains milieux. Nous n'avons par ailleurs pas épuisé la question. Il faudrait en pousser plus loin encore l'examen en provoquant des discussions avec les chefs de sections militaires et les officiers de recrutement. On leur reproche en effet parfois une certaine méconnaissance des besoins réels de l'aviation...

Des décisions s'imposent. La première à notre avis serait de procéder pendant deux ou trois ans à titre exceptionnel à un très large recrutement en Suisse romande, en faisant appel à tous les candidats des autres armes qui s'intéressent, les transferts nécessaires étant admis par les services compétents. Si l'on ne procède pas de cette manière, il faudra autant de temps pour retrouver nos effectifs qu'il en a fallu pour les perdre.

Les autres mesures ne concernent plus les Romands en particulier. Elles ont trait au principe même du recrutement. Les discussions, les études et propositions faites ces temps derniers laissent bien supposer qu'une révision du système actuel est nécessaire.

Lt. Col. HENCHOZ