

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2008)
Heft: [1]: Aviation

Artikel: Comment devenir pilote militaire?
Autor: Allain, Philippe / Pauchard, Marie-France / Zanata, Yannick
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346940>

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

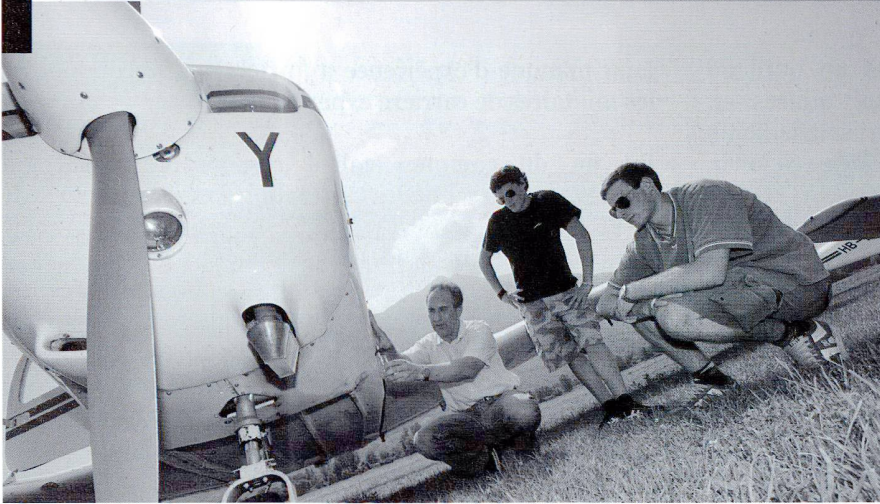
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 04.04.2026

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



La sélection et la formation des pilotes militaires commence par SPHAIR. Toutes les illustrations © Forces aériennes suisses, via l'auteur.

Comment devenir pilote militaire?

Cap Philippe Allain

Rédacteur adjoint, RMS+

Les réformes militaires sont aussi tridimensionnelles. En quelques années, le monde des pilotes militaires a vécu une sacrée révolution dans les domaines du personnel, du matériel de vol et de la formation. Alors que la concurrence durcit le ton, l'école de pilote des Forces aériennes 85 s'active pour nous garantir les meilleurs candidats au profit de notre sécurité.

Des changements conséquents

Changements de taille, la formation des pilotes militaires est aujourd'hui adressée uniquement aux professionnels. Cela n'a pas toujours été le cas. De plus, les Forces aériennes suisses ont vécu la rénovation totale de leur matériel de vol. L'instruction de base de pilote ne se déroule plus que sur le PC-7 (*new cockpit* PC-7), le PC-21 et bientôt l'EC-635. Et enfin, la formation des pilotes militaires propose un Bachelor en sciences de l'aviation auprès de la Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW). En 2007, la formation spécifique se faisait sur *Alouette III*, elle se fera dès 2010 sur EC-635. La formation jet se faisait jusqu'avril 2008 sur *Tiger*, et se fera dès le 14 juillet de cette année sur PC-21. Ces trois changements fondamentaux ont obligés l'école de pilote des FA 85 à définir de nouveaux objectifs.

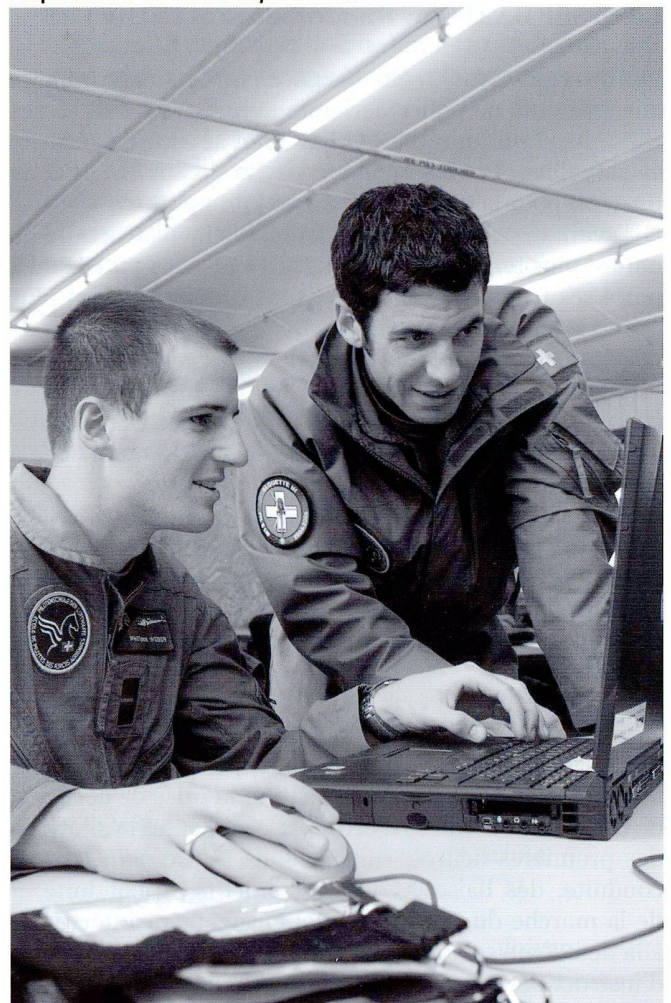
Long parcours, peu d'élus

Au commencement, il y a SPHAIR! Plateforme de la Confédération, SPHAIR soutient l'instruction et la formation continue, pour permettre à de jeunes citoyens suisses l'entrée dans les métiers de l'aéronautique. SPHAIR montre, pas par pas, comment commencer sa carrière dans l'aviation.

Sur 470 inscrits l'an passé, 260 réussirent le *screening*. Pendant une journée, les candidats sont soumis à différents tests de performances et de connaissances. Ensuite, moyennant quelques frais, les candidats suivent pendant deux semaines un programme standard de

vol, sous la direction d'instructeurs expérimentés et certifiés. A la fin de ce cours, ils reçoivent un certificat d'évaluation décrivant leurs performances ainsi qu'une recommandation pour une future carrière de pilote ou

Préparation d'un vol sur *Super Puma*.





La revalorisation des PC-7 et l'acquisition du PC-21 permettent de disposer d'appareils d'entraînement proches des engins modernes en service.

dans l'un des autres métiers de l'aviation. Les chiffres montrent qu'ils ne furent plus que 180 à avoir réussi le cours. Parmi eux, 120 présentaient le profil pour être pilote militaire.

Après avoir posé sa candidature comme pilote des Forces aériennes, le candidat se soumet à l'évaluation des aptitudes professionnelles. L'étape suivante consiste à réussir le passage sur simulateur PC-7, et à ce moment, ils ne furent plus que 22.

C'est là que débute la carrière de militaire au sol qui doit impérativement conduire au grade de lieutenant avec un service pratique accompli. Après cette période de plus d'une année, les candidats sont sélectionnés sur PC-7 durant cinq semaines. En 2007, sur 19 candidats, ils ne furent que 12 à être reçus. Après leur engagement aux Forces aériennes, les jeunes officiers entrent à l'école de pilotes militaires.

L'accès à un titre universitaire reconnu

La première partie de la formation se déroule à Winterthur, à la Haute école zurichoise de sciences

appliquées où ils suivent la filière d'études «Bachelor in Sciences of Aviation». Ces études de niveau haute école spécialisée comprennent aussi la formation pratique de pilote de ligne et elles s'achèvent avec l'obtention de la licence de pilote professionnel avec qualification de vol aux instruments.

Après plus de trois années d'études, l'instruction aéronautique auprès des Forces aériennes débute enfin. L'instruction de base a lieu à Locarno sur des avions turbopropulsés de type PC-7. C'est généralement durant ce temps que le futur pilote choisit son domaine d'engagement : pilote de jet ou pilote d'hélicoptère. La décision définitive est prise par l'employeur en fonction des aptitudes et les aspirations du candidat et selon les besoins des Forces aériennes.

La suite de l'instruction dépend de l'option choisie. L'instruction aéronautique est entrecoupée par de brèves parties théoriques sur des branches spécifiques à la profession de pilote militaire comme le service de renseignement, les systèmes d'armes et l'histoire des Forces aériennes. Le couronnement de cette formation est l'obtention du brevet de pilote militaire professionnel.

Le jeune pilote militaire est désormais prêt pour se spécialiser sur son appareil d'engagement, le F/A-18 *Hornet* ou le *Super Puma*.

30 à 40% des élèves sont francophones ; la formation reste difficile pour les non-bilingues. Mais le perfectionnement linguistique est rapide pour ces jeunes pilotes militaires. Malgré tous ces changements, l'esprit de corps et le mythe ont évolué dans le bon sens. Aujourd'hui, on ne les voit peut-être plus comme des héros, mais leurs aptitudes, leurs connaissances techniques n'ont d'égales que leur discrétion. De réformes en réformes, le métier de pilote militaire demeure une vocation fascinante !

Ph.A.

Lieutenant Marie-France Pauchard, 20 ans, Chénens FR
Candidate pilote en service pratique dans l'IFO av82

Lieutenant Yannick Zanata, 21 ans, Plan-les-Ouates GE
Candidat pilote en service pratique dans l'IFO av82

RMS : Pourquoi avez-vous entrepris le cursus afin de devenir pilote militaire?

M-F.P : J'ai toujours été passionnée par l'aviation et la rigueur militaire m'attirait également. C'est pourquoi pilote militaire me semble la parfaite combinaison des deux. C'est un choix que j'ai fait pour mon avenir, c'est ce que je veux faire de ma vie.

Y.Z. : Depuis tout petit, je voulais devenir pilote. Par contre, l'aspect militaire me faisait un peu peur. Mais je suis resté curieux et en regardant des films, en lisant des articles sur la profession de pilote militaire, ça m'a plu. Le mélange de rigueur et de technologie, et ce peu de place laissée au hasard m'ont séduit !

RMS : Comment avez-vous été informé, qu'est-ce qui vous a attirés?

M-F.P : Mon premier souvenir remonte à l'époque où mon père passait sa PPL (private pilote licence). Nous nous rendions également à des meetings aériens en famille et j'étais impressionnée par Claude Nicollier qui est aussi pilote militaire. Je me suis donc référée à SPHAIR sur le net, où tout le déroulement des sélections est clairement expliqué.

Y.Z. : C'est lors des meetings aériens que j'ai reçus des infos pour les cours qui existaient avant SPHAIR et tout ça. Et après, je me suis branché sur le net, j'ai suivi ce que proposait SPHAIR et c'est parti.

RMS : Où en êtes-vous dans votre cursus? Qu'avez-vous déjà accompli?

Réponse commune : Il y a d'abord eu l'inscription à SPHAIR. Puis, nous avons été « screené » à Dübendorf durant une journée. C'était un peu comme un test QI axé sur l'aviation. Ensuite, il y a eu les deux semaines d'écolage qui furent évaluées et ponctuées par un certificat. Ceci a marqué la fin de la phase SPHAIR. Après cela, nous avons encore passé un examen psychologique d'une journée, et un examen d'aptitude médicale de 2 jours. Il a fallu ensuite passer une sélection sur simulateur PC-7 avant d'entamer notre carrière militaire : école de recrues IGB, école de sous-officiers, école d'aspirant officiers, stage de formation officiers école d'officiers, stage pratique et nous voici en plein dans notre service pratique dans l'IFO av 82.

RMS : Comment avez-vous vécu les débuts de la procédure de sélection?

M-F.P : Au début, c'est plutôt flou. On se demande si on a des chances, si on correspond au profil. Mais au fur et à mesure qu'on avance, ça devient plus concret, l'objectif se précise, et la motivation augmente de manière exponentielle.

Y.Z. : A chaque fois, c'est la sélection. On sait qu'il y en a qui vont rester, et d'autres pas. C'est du stress, mais ça motive aussi.

RMS : Que vous apporte l'accomplissement du service pratique?

M-F.P : C'est une expérience qui apprend à se surpasser. Il faut en vouloir, montrer l'exemple pour rester crédible. On prend plus d'assurance et de charisme. Notre capacité à décider s'améliore également.

Y.Z. : Cela ne me semble pas crucial pour devenir pilote militaire à proprement parler, mais c'est clairement une école de vie dans laquelle on apprend l'organisation personnelle et le sens des responsabilités. C'est une expérience passionnante.

RMS : Le passage par des études en sciences de l'aviation est-il selon vous un argument de plus dans votre choix de formation?

M-F.P : C'est le vol qui m'a motivée à me lancer plus que toute autre chose. Mais le fait de faire un Bachelor élargit l'horizon. La seule chose que je trouve dommage est que cela retarde le moment où l'on vole concrètement.

Y.Z. : Je pense qu'il faut une motivation bien plus grande pour franchir les étapes. C'est rassurant car s'il se passe quelque chose dans la vie d'un pilote militaire comme un problème aux yeux ou autre chose, j'ai un moyen de repartir. Cela peut faire pencher le choix du côté positif pour des personnes qui seraient encore indécises.

RMS : Que diriez-vous à des jeunes gens attirés par cette vocation pour les motiver à tenter leur chance?

M-F.P : Qui ne tente rien n'a rien! Si la passion est là, on ne peut qu'être gagnant en tentant sa chance. De plus, la suisse dispose d'une formation de pointe dans le domaine.

Y.Z. : Il faut vraiment tenter sa chance, se lancer. On ne peut rien perdre, juste gagner en expérience. C'est excellent.

RMS : Merci à tous les deux de nous avoir consacré de votre temps. Nous vous souhaitons un service pratique couronné de succès. Après cette période, vous passerez la sélection sur PC-7 à Locarno qui est une étape très importante, alors bonne chance !

Propos recueillis par le cap Philippe Allain.