Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 13 (1937-1938)

Heft: 20

Artikel: Instruction des pilotes d'avions modernes

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-709533

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: 14.12.2025

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

Instruction des pilotes d'avions modernes

Aujourd'hui, dans le monde entier, les pilotes d'avions à moteur reçoivent leur instruction primaire à bord d'appareils à double-commande et à faible vitesse. En général, il suffit de cinq à dix heures de leçons réparties sur quelques semaines, pour amener un élève à l'instant mémorable du « lâcher seul ». Cet apprentissage ne présente que peu de difficultés et ne demande aucune aptitude spéciale de la part du candidat.

Il n'en est plus de même lorsqu'il s'agit d'initier le pilote à la conduite, par tous les temps, d'avions rapides ou de fort tonnage. Ici, une longue instruction est nécessaire; seule une patiente éducation de la volonté et des réflexes ainsi qu'une accoutumance progressive aux conditions difficiles permettent au pilote de garder en toutes circonstances son sang-froid et sa tranquillité d'esprit. Il ne s'agit donc plus, comme dans la formation primaire, d'enseigner à ce pilote des règles techniques et des procédés de manœuvre mais bien d'agir sur son caractère et sur son esprit. Le pilote doit se pénétrer intimement du sens de ses grandes responsabilités, il doit s'habituer à porter des jugements instantanés et à traduire ses décisions en actes, sans aucun retard mais aussi sans fièvre ni brusquerie. Une telle maturité aéronautique ne s'obtenant que par des années de contact permanent avec l'aviation, il est parfaitement impossible d'improviser en quelques semaines ou en quelques mois le personnel navigant destinés aux aviations commerciales et surtout militaires. Placées devant ces faits, que personne ne songerait à contester aujourd'hui, les nations ont recherché partout les moyens susceptibles d'obvier aux inconvénients de cette longue éducation des pilotes des catégories supérieures. Et ceci en prévoyant aussi que les exigences imposées aux pilotes augmenteront encore à l'avenir et que les futures générations d'aviateurs se trouveront demain devant des tâches plus difficiles qu'aujourd'hui.

Le temps nécessaire à la formation d'un pilote ne pouvant, pour les raisons indiquées, être comprimé au-dessous d'une certaine limite on a songé à gagner du temps en initiant, très tôt, la jeunesse à l'aviation. Les plus jeunes entreprennent la construction de modèles réduits d'avions, étudient les éléments de la physique du vol; un peu plus tard ils peuvent déjà voler de leurs propres ailes à bord d'avions à voile et, finalement, se trouvent si bien préparés mentalement et expérimentalement que l'apprentissage du pilotage des avions à moteur ne présente presque plus de difficultés pour eux.

A vingt ans ces jeunes gens ont déjà été en contact pendant plusieurs années avec l'aviation; ils en connaissent les lois fondamentales; ils en ont apprécié le charme et peuvent en prévoir l'évolution et le développement. Ils ont acquis une véritable mentalité aéronautique et peuvent, dès lors, à une cadence accélérée, et en toute sécurité, gravir les échelons de la hiérarchie aéronautique et devenir assez rapidement capables de conduire n'importe quels avions dans n'importe quelles circonstances.

Mais il ne s'agit pas de gagner la jeunesse seulement; c'est dans le peuple entier que l'idée aéronautique doit s'ancrer de plus en plus profondément. Aussi convient-il de louer le travail de propagande et d'instruction accompli dans ce domaine par l'Aéro-Club de Suisse. Celui-ci qui, depuis de longues années, consacre son effort au développement de l'aviation sportive, a fait éclore sur toute la surface du pays de nombreuses écoles d'aviation, à voile et à moteur, où se recrutent, aujourd'hui déjà, un grand nombre de nos futurs pilotes militaires. L'aviation militaire recevant de cette façon des candidats déjà bien familiarisés avec l'aviation peut alors se consacrer avec un rendement maximum à leur perfectionnement et à leur instruction tactique.

Tout développement de notre aviation contribuera donc toujours davantage au renforcement de notre défense nationale dont elle deviendra un facteur appréciable si elle trouve auprès de la population l'appui moral que les autorités du pays lui accordent aujourd'hui sans réserve et si l'on met à sa disposition les moyens matériels dont elle a besoin.

Actuellement, plus que jamais, notre aviation a besoin d'être soutenue par un puissant mouvement d'opinion populaire. C'est un tel mouvement que la fondation « Pro Aéro » cherche à provoquer et l'on ne saurait que se réjouir des premiers résultats qu'elle a obtenus en organisant les 21/22 mai écoulé deux journées nationales de propagande aéronautique au cours desquelles la vente d'un insigne a produit un joli bénéfice. Notre peuple, à cette occasion, a affirmé son intérêt pour l'aviation et tout porte à croire que c'est là le prélude d'un nouvel essor de nos ailes suisses.

La riforma dell'alto Comando

Nella seduta del 27 maggio, il Consiglio federale si è nuovamente occupato della questione concernente la riforma dell' alto comando e della direzione dell' amministrazione militare. Ha approvato i principi generali che sono stati stabiliti in base alle decisioni della commissione per la difesa nazionale e in base alle quali il servizio dello Stato maggiore generale dovrà formulare proposte precise. Il Consiglio federale si è tuttavia riservata l' approvazione definitiva di tutte le misure da applicarsi. La riforma esigerà non solo una revisione di certi articoli della legge concernente l' organizzazione militare, ma anche dei nuovi regolamenti.

Bisogna anzitutto tener conto della situazione dei comandanti di corpo d' armata sotto il regime instaurato al principio dell' anno. Fin' ora essi erano dei semplici ispettori, ma potevano esercitare un' influenza sull' istruzione delle truppe. Ora la nuova organizzazione della truppa ha conferito un comando proprio a questi ufficiali. L' unificazione costituirà un progresso considerevole permettendo di trar profitto da tutte le possibilità risultanti dal cambiamento e di regolare la questione della subordinazione per la più gran parte dell' armata. La soluzione sarebbe la seguente:

Conformemente a una proposta del capo della fanteria le scuole reclute e quelle di sottufficiale della fanteria saranno direttamente subordinate ai comandanti di divisione, posti a loro turno sotto la direzione dei comandanti di corpo d'armata considerati capi responsabili, misura che contribuirebbe a semplificare ed a unificare l'alto comando. Siccome il capo della fanteria non avrebbe più a carico la istruzione delle reclute e dei sottufficiali, è possibile che il capo della fanteria sia nel medesimo tempo capo di istruzione. Nelle altre armi l' istruzione delle reclute e dei quadri resterebbe a carico dei capi d'arma che sarebbero subordinati a loro volta a un capo d' istruzione.

Al controllo dell' attitudine delle truppe sarà adibito un ispettore d' armata che sarà direttamente subordinato al capo del Dipartimento militare federale e che dovrà vigilare sulla formazione del soldato e sull' istruzione tattica uniforme in tutta l' armata. Egli assumerà la funzione di vice-presidente della commissione per la Difesa