

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 111 (1966)  
**Heft:** 8

**Artikel:** De l'aviateur au tireur aérien  
**Autor:** Keiser, M.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-343317>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

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

cadre et les objectifs sont si semblables aux nôtres et dont les problèmes de défense nationale montrent une si grande similitude avec ceux qui nous préoccupent, c'est là notre vœu le plus cher.

Major J. DELLA SANTA

---

## **De l'aviateur au tireur aérien**

### **La formation des pilotes militaires en Suisse**

En règle générale, le jeune Suisse qui termine son école de recrues est un soldat complet. Exception confirmant la règle: les aviateurs, dont la formation est beaucoup plus compliquée. La majorité des jeunes gens qui s'annoncent pour l'aviation militaire ont suivi une instruction aéronautique préparatoire civile. Ces cours, financés par la Confédération, ont pour but de rendre les candidats capables de voler seuls sur des avions de sport simples. Simultanément, on y opère une première sélection.

Durant la première moitié de l'école de recrues d'aviation, l'aspirant pilote se joint à ses camarades des troupes au sol pour l'instruction technique aux avions. Celui qui veut devenir pilote militaire, qui s'est affirmé être un bon soldat et qui a subi avec succès l'examen d'aptitude de l'Institut médical de l'aviation, est convoqué pour la période d'instruction préparatoire de huit semaines. Dans la seconde moitié de l'école de recrues commence alors pour lui l'instruction de vol sur Bücker ou Pilatus P-3. Durant cette période, l'aptitude aéronautique du candidat pilote militaire est examinée à la loupe par le moniteur de vol.

### **Adaptation au chasseur à réaction**

Les quatre premières semaines de l'école de pilote 1<sup>ère</sup> partie (17 semaines) constituent l'école de sous-officiers, qui

se termine par la promotion de l'aspirant pilote au grade de caporal. Mais sur le plan de l'instruction, l'école de sous-officiers représente un tout avec les 13 semaines restantes de cette école de pilote. Durant cette phase de l'instruction, le programme sur P-3 est mené à bonne fin. Suit la formation



Le Hunter est chargé de bombes

sur Vampire-Trainer DH-115 biplace, puis durant cette école encore, sur Vampire DH-100 monoplace. Durant l'école de pilote 2<sup>ème</sup> partie, l'instruction de vol sur DH-100 est terminée pour passer, durant les dernières semaines, à l'instruction sur le monoplace de chasse Venom DH-112. A la fin de cette période d'instruction, l'élève est promu au grade de sergent, et il reçoit son brevet de pilote militaire.

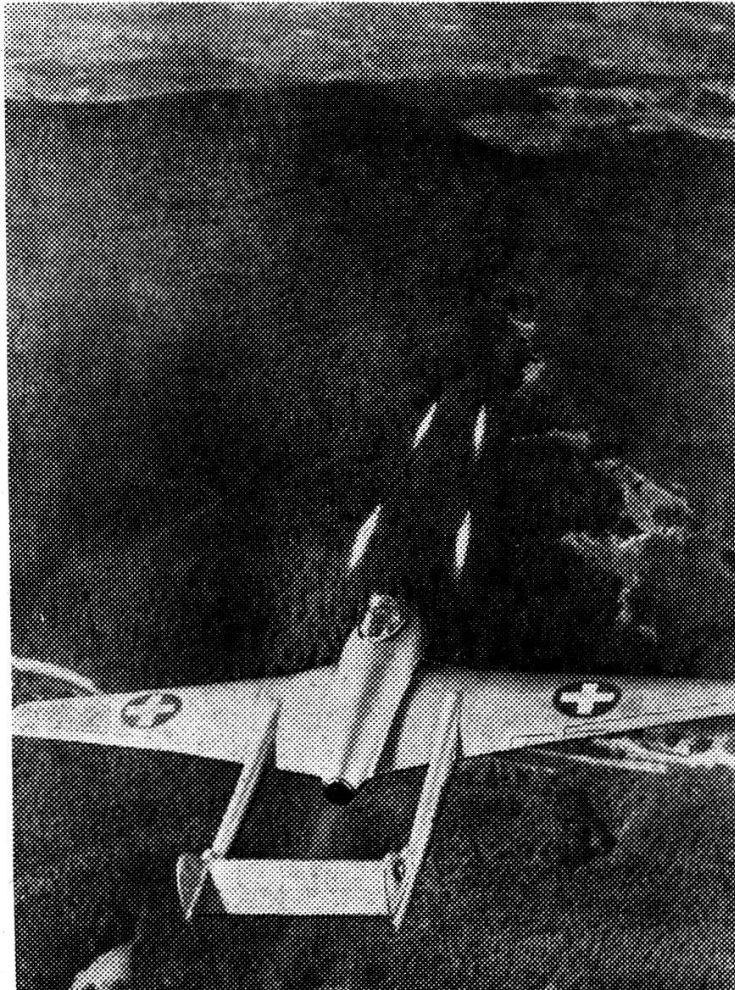
### L'instruction au tir débute

L'instruction pratique de tir aérien commence seulement durant l'école de pilote 2<sup>ème</sup> partie, après environ 30 semaines de formation aéronautique. Jusque là, l'élève a accompli quelque 180 heures de vol. La partie pratique de l'instruction de tir de base comprend plusieurs douzaines d'attaques supposées sur DH-115 dans la volte de tir, de nombreux vols d'exercice au canon sans munitions sur DH-100, deux à trois vols d'exercice avec film de visée, quatre exercices préparatoires avec munitions, sans correction du point de visée en fonction des conditions extérieures, environ 25 exercices de tir au canon, quelque 20 lancements de bombes et une demi-douzaine d'exercices de tir aux roquettes. A la fin de son école de pilote 2<sup>ème</sup> partie, le candidat au brevet de pilote militaire doit avoir atteint un degré élevé de sûreté dans le tir formel, où l'on se limite sciemment à quelques exercices standards. On exige cependant du jeune pilote qu'il sache reconnaître suffisamment à l'avance de légères variations dans les éléments de tir en fonction des éléments extérieurs et qu'il corrige son point de visée en conséquence.

Avant que le pilote breveté soit incorporé dans une escadrille de front, il doit encore accomplir quatre à cinq cours d'entraînement pour jeunes pilotes, de 6 jours chacun. On y comble les lacunes constatées dans la maturité au combat et on y soigne en particulier la formation tactique. L'instruction au tir se poursuit, en introduisant les pilotes à la place de tir en montagne d'Ebenfluh/Axalp. C'est ensuite le tir formel sur des places de tir en terrain inconnu, le tir sur but mobile (cible flottante tractée) et le tir en formation, d'abord formel, puis tactique. Dans cette phase de l'instruction, l'habileté du pilote est mise à beaucoup plus forte contribution : la maîtrise de la machine et l'utilisation des armes de bord ne doivent plus retenir son attention qu'accessoirement ; il doit pouvoir plutôt se concentrer sur les circonstances tactiques dans le cadre de sa mission.

### Instruction des chefs de formation

Dans la classe des pilotes à l'école d'officiers, les éléments les plus capables sont instruits comme chefs de formation. Au programme de l'instruction de tir figurent la répétition des exercices de base, ainsi qu'une série d'exercices tactiques



Les roquettes d'aviation 8 cm sont une arme précise et efficace contre des buts terrestres

avec munitions ou films de visée. L'aspirant chef de formation ne doit pas seulement conduire ses avions au but d'une manière tactique et technique impeccable; sa navigation en rase-mottes et ses derniers ordres radio contribuent eux aussi au succès de la mission. Les facteurs qui déterminent le

succès ou l'insuccès d'un engagement aux armes de bord prennent ici toute leur valeur. L'école d'officiers insiste donc sur la formation pratique du chef.

### **L'entraînement individuel**

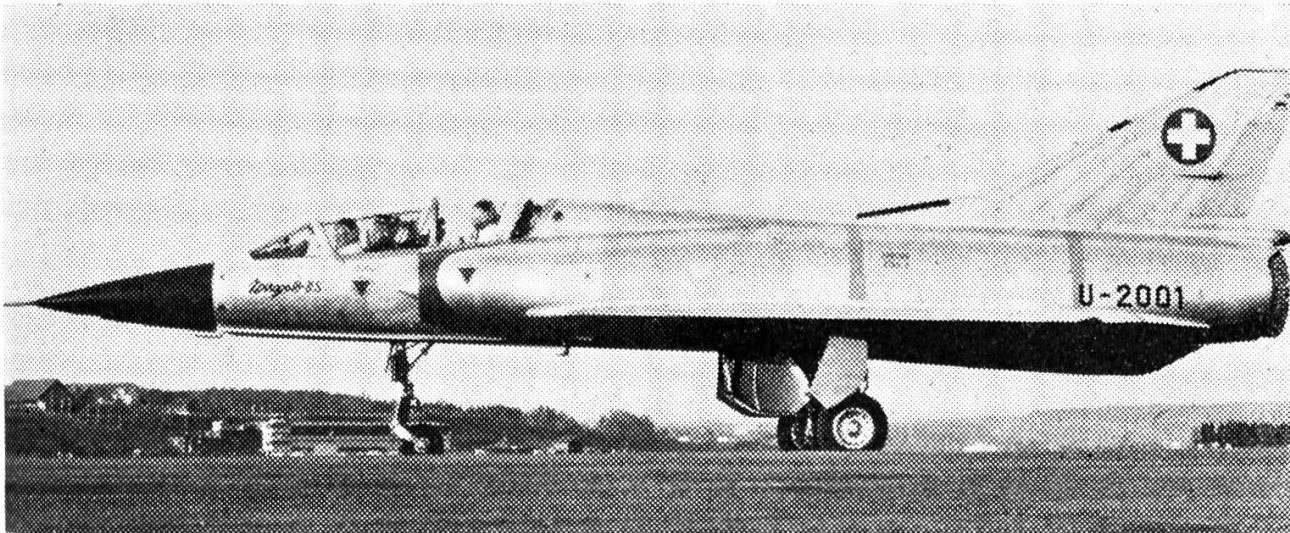
La dernière touche à la formation des pilotes est acquise dans les escadrilles de front. Par expérience, l'instruction au tir, seul ou en petite formation, doit être répétée, afin de ne pas en perdre les principes élémentaires. Les pilotes incorporés dans les escadrilles de front doivent accomplir quinze exercices de tir au canon, une demi-douzaine d'exercices de tir aux roquettes et une douzaine de lancements de bombes, en moyenne par année — ce qui correspond à environ un quart du programme habituel des pilotes professionnels étrangers.

Les pilotes de milice incorporés dans les escadrilles de front accomplissent par année six semaines de service au sein de leur unité : un cours d'entraînement de deux semaines et quatre cours d'entraînement d'une semaine. Ces cours doivent être répartis régulièrement sur toute l'année. Cependant, pour des raisons de sécurité de vol, l'interruption dans le service de vol ne doit pas être supérieure à quatre semaines, si bien qu'entre deux cours d'entraînement, le pilote doit remplir des missions aériennes dans le cadre de ce qu'on appelle le « training individuel ». Le minimum prescrit est de dix jours de training individuel par année. Le pilote a toute latitude pour choisir ces jours, et il peut ainsi concilier son entraînement en vol avec son activité professionnelle civile. Il s'annonce la veille au chef d'engagement de la place dont il dépend et il lui exprime ses désirs sur la mission à laquelle il veut s'entraîner. Dans le training individuel, l'accent principal est porté essentiellement sur les missions en solo, telles que : entraînement à la navigation à basse altitude, reconnaissance à vue, vols avec tir ou film de visée sur buts terrestres, vols sans visibilité, exercices d'interception

et de combat aérien, reconnaissance photographique (pour pilotes de reconnaissance seulement), acrobatie sur appareils d'entraînement ou de guerre, entraînement de vol avec diverses charges extérieures, ainsi que des vols de nuit. Au cas où deux ou plusieurs pilotes appartenant à la même escadrille s'annoncent pour le training individuel, certaines missions se feront alors en formation. Si les conditions atmosphériques ne permettent pas de voler, certains exercices se font sur des simulateurs.

### Les places de tir

Notre arme aérienne doit s'entraîner sur les lieux mêmes où elle serait, selon toute vraisemblance, appelée à intervenir en temps de guerre. Comme les vols au-delà de nos frontières lui sont interdits en temps de paix et qu'ainsi aucune



Le Mirage III S (ici dans sa version biplace) est un système d'armes impressionnant: en plus de ses canons de bord 30 mm, il peut emporter des bombes, des engins guidés air-air ou des engins guidés air-sol

place de tir située à l'étranger ne peut être utilisée, seul notre propre territoire reste à la disposition de l'aviation militaire pour son entraînement minimum indispensable. Pour l'instruction à l'attaque au sol, ce sont le Plateau, les Préalpes et le

Jura qui entrent avant tout en considération. Afin de maintenir un degré minimum d'entraînement à l'appui au sol, toutes nos escadrilles doivent accomplir environ 57 000 attaques à proximité du sol (dont 42 000 avec munitions); à cela s'ajoute l'entraînement indispensable au vol en rase-mottes, à la navigation à basse altitude, ainsi qu'à la reconnaissance photographique et à vue à proximité du sol. Ce n'est donc pas l'exubérance juvénile de nos pilotes qui est la cause du bruit indésirable, mais l'entraînement indispensable qu'ils doivent suivre pour atteindre leur niveau d'instruction de guerre, qui correspond aux genres d'engagements tactiques-techniques valables de nos jours.

Les places de tir lacustres permanentes à disposition de l'aviation militaire sont: le lac de Neuchâtel (près de Forel), les lacs d'Alpnach et de Sempach, le lac de Greifensee et celui de Pfäffikon. En outre, l'entraînement se fait aussi sur la place de tir en montagne permanente d'Ebenfluh/Axalp et sur 30 places de tir auxiliaires dans le terrain.

La place de tir principale de Forel, sur le lac de Neuchâtel, est pratiquement utilisable toute l'année; elle est le seul endroit qui offre la possibilité de tirer sur cible mouvante (cible flottante tractée par bateau). Il existe en outre des installations fixes qui permettent de varier le genre d'objectif au moyen de cibles, de camions-atrapes et de chars-atrapes. La place de Forel convient pour tous les exercices de tir formel et pour l'instruction en formation jusqu'à la double patrouille.

La place de tir en montagne permanente d'Ebenfluh passe, tant du point de vue technique de tir que du point de vue technique de vol, pour être la haute-école de l'engagement des armes pour nos pilotes. Quelques exercices d'engagement dans la région des Préalpes, en 1940, avaient révélé la nécessité d'une instruction de tir en terrain montagneux coupé. Le besoin est devenu réalité en 1941, avec la création de la place de tir d'aviation d'Ebenfluh. Depuis lors, elle a servi pour 30 000 heures de vol. Aujourd'hui, l'Ebenfluh n'est



plus seulement une place de tir en montagne, comme elle le fut primitivement, mais aussi un terrain idéal pour l'instruction tactique des formations jusqu'à l'escadrille. Malheureusement, cette place n'est utilisable que du 1<sup>er</sup> octobre au 30 avril.

Le lac d'Alpnach ne dispose que de deux cibles lacustres ancrées, mais il reste néanmoins une place précieuse qui permet le tir avec toutes les munitions d'exercice et une instruction réduite des formations. En raison du tourisme cependant, l'utilisation de cette place est restreinte de mai à septembre, aux deux cinquièmes de sa capacité. Les autres places de tir lacustres, quoique qualifiées de permanentes, ne disposent que d'un équipement sommaire et n'autorisent que du tir formel au canon et à la bombe. Leur utilisation est réduite à quelques semaines par année.

Les 30 autres places de tir auxiliaires dans le terrain, dont l'aviation militaire dispose aujourd'hui, servent principalement à l'instruction tactique avec engagement des armes de bord. Les conditions d'emploi des différentes sortes de munitions dépendent du terrain, de la végétation et des distances de sécurité jusqu'aux objets menacés. En été et en plein hiver, il n'y a que peu de ces places de tir auxiliaires qui puissent être utilisées rationnellement.

Lieutenant M. KEISER

---

Chronique suisse

**En marge du recrutement des chauffeurs militaires**

Alors qu'il y a une quinzaine d'années, seuls des unités, des bataillons, voire des régiments étaient motorisés, aujourd'hui ce sont des unités d'armée entières, telle la division mécanisée 1, par exemple, qui se déplacent sur roues et sur chenilles. Ce fait montre l'évolution économique de la mécanisation et de la motorisation de notre armée.