

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 125 (1980)
Heft: 4

Artikel: L'école d'aviation 50/80 à Sion
Autor: Antonietti, Francis
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-344291>

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>

L'École d'aviation 50/80 à Sion

par le capitaine Francis Antonietti

1. Introduction

Pour couvrir ses besoins dans les escadrilles, la brigade d'aviation 31 a besoin chaque année de 20 à 24 pilotes de combat et de 4 à 6 pilotes d'hélicoptères.

Les aspirants pilotes doivent se présenter avec une formation aéronautique de base (cours d'instruction aéronautique préparatoire — IAP —, subventionné par l'Etat ou un brevet de pilote privé).

Les jeunes gens sont alors formés dans les écoles militaires pendant une période de 55 semaines réparties sur deux ans, pour aboutir à la remise du brevet de pilote militaire.

L'instruction débute par 4 semaines de formation militaire à l'école de recrues de Payerne. Le reste de l'école de recrues a lieu dans le cadre de l'école de pilotes de Locarno, période répartie en 4 semaines de phase de sélection et 9 semaines de phase de formation. A cette occasion, la recrue pilote l'avion à hélice P-3 aussi bien en double commande que seule.

Au cours de l'école de sous-officiers d'aviation qui suit, à Sion, on opère la séparation des aspirants pilotes pour une formation de base sur avion à réaction ou sur hélicoptère. Les écoles de recrues et de sous-officiers du printemps et de l'été se retrouvent pour la deuxième année d'écolage répartie en école d'aviation 1 et école d'aviation 2 (E av 50/250).

La plus grande partie de l'école d'aviation 1 se déroule à Sion, après quoi elle est transférée à Emmen, où a lieu également l'école d'aviation 2.

2. Organisation de l'école d'aviation 50/80

Le caractère d'une école d'aviation est marqué par le fait qu'elle forme des spécialistes. L'effectif est petit, le taux des cadres très élevé. C'est pourquoi il est difficile de chercher des comparaisons avec d'autres écoles. (Voir schéma). (Exemple pour l'école d'aviation 50/80: 28 cadres pour 33 aspirants pilotes).

A l'exception du cdt cp, du médecin d'école, du fourrier et du personnel auxiliaire, tous les cadres sont des pilotes professionnels. Le commandement est attribué à des instructeurs et la grande partie des moniteurs sont des pilotes de l'Escadre de surveillance. Les moniteurs de vol sans visibilité sont des pilotes de Swissair en période de service.

3. Programme d'écologie

Les 900 heures effectives de travail se répartissent comme suit :

55% service de vol

22% théories spécifiques

15% formation pratique générale (sport, tir, etc.)

2% théories générales

6% divers (mob, démob, etc.).

Il va de soi que la théorie et la pratique doivent correspondre, ce qui, par longues périodes de beau ou de mauvais temps, demande une planification souple.

Vampires en patrouille.

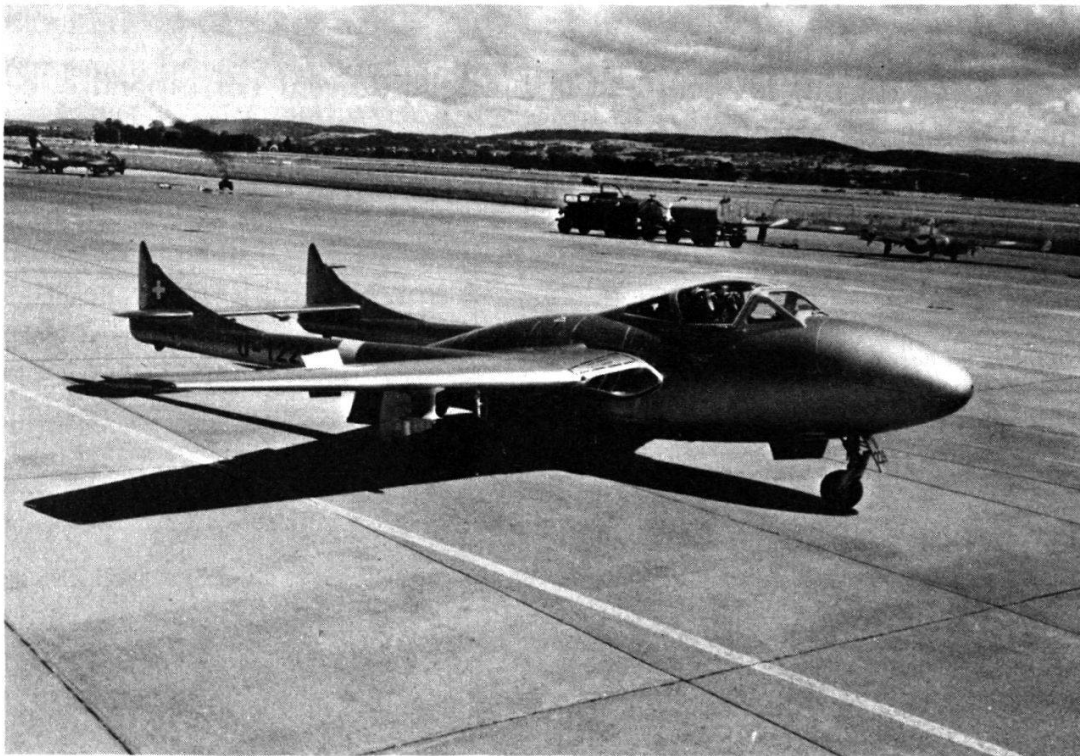


3.1. Formation des pilotes sur avions à réaction

Après l'école de sous-officiers, l'aspirant pilote suit sa formation dans le cadre de l'école d'aviation 1, c'est-à-dire une formation de vol sur avions à réaction, d'une période de 4 semaines.

Toutes les manœuvres principales de vol sont entraînées en double commande avec le DH-115 Vampire Trainer, jusqu'au vol de contrôle. Celui-ci réussi, l'aspirant pilote vole seul sur le DH-100 Vampire (monoplace). Dès qu'il a l'avion «en main», commence l'instruction de vol en patrouille et l'attaque au sol. Les premières missions sont effectuées en double commande.

Trainer DH-115.



Dans le vol en patrouille, l'aspirant pilote est toujours ailier, son moniteur chef de patrouille.

Pour l'attaque au sol, il s'agit d'apprendre les éléments de base des attaques aux canons, c'est-à-dire préparation, virage d'attaque, angle et axe à tenir, repérage du but, visée, distance de tir. Avant le premier tir réel, l'aspirant pilote doit prouver par tir fictif (film) qu'il remplit les conditions mentionnées.



3.2. Formation des pilotes sur hélicoptères

Alouette II.

Degré d'engagement I: écolage de base sur l'aéroport

II: atterrissages jusqu'à 1500 m/m

III: atterrissages au-dessus de 1500 m/m, sans charge extérieure

IV: vols avec charges extérieures

V: vols tactiques / fin de la formation de base.

Au cours de la première quinzaine, l'aspirant pilote termine le degré d'engagement I en double commande sur l'Alouette 2 (A-2). La réussite du vol de contrôle signifie ici aussi le premier vol seul, également sur A-2. Mais, contrairement à celui des aspirants pilotes sur avions à réaction, le programme de vols seul est ici très réduit.

Le degré d'engagement II se passe de la même manière: un vol de contrôle et un programme seul.

Dans le degré d'engagement IV, la formation se fait en deux phases: sur l'aéroport, puis à l'extérieur.

Vers la fin de l'école seulement, on passe au degré d'engagement III, lequel comprend des atterrissages extérieurs en montagne, jusqu'à 3000 m/m.

3.3. Formation de vol aux instruments

Aussi bien les aspirants pilotes sur avions à réaction que ceux sur hélicoptères reçoivent une formation de vol aux instruments. Tandis que ces derniers ne s'entraînent que dans le simulateur, les autres effectuent également des vols aux instruments en double commande.

Pilatus P3-03.



3.4. Complément de la formation sur P-3

Afin d'offrir aux élèves la possibilité d'améliorer leur expérience de vol ainsi que leurs connaissances en géographie, ils continuent de voler sur le P-3. De plus, ils effectuent avec cet avion des vols de nuit et de l'acrobatie.

3.5. Classe d'essai sur PC-7

En ce moment, trois élèves de l'école d'aviation forment une classe d'essai sur PC-7.

Le PC-7, qui est appelé à remplacer un jour le P-3 aux performances plus faibles, demandera une réadaptation de l'organisation des

programmes d'écolage. Cet avion permettra d'exécuter d'une manière moins coûteuse certaines phases de formation qui, jusqu'à maintenant, se faisaient sur les avions à réaction.

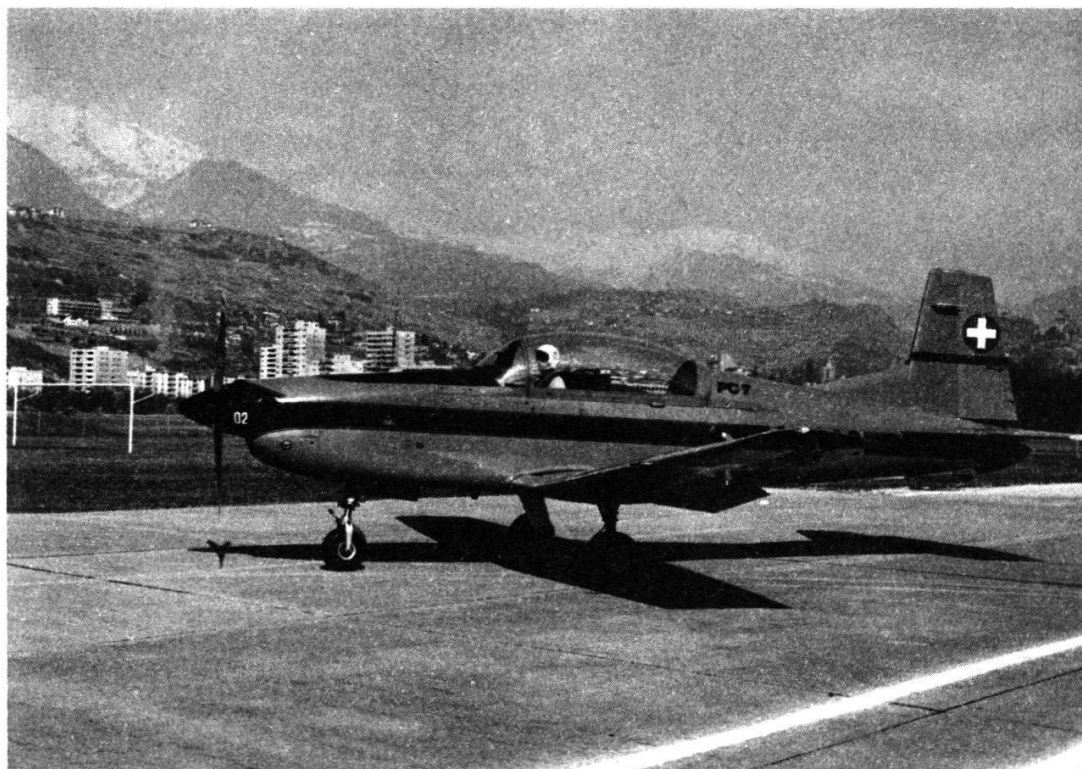
4. Infrastructure

Le Valais jouissant d'un climat pauvre en précipitations et libre des brouillards du Plateau, Sion est, du point de vue météorologique, une place d'aviation idéale.

En ce qui concerne l'infrastructure, les écoles d'aviation sont dépendantes de l'Office Fédéral des Aéroports Militaires (OFAEM), surtout pour la préparation des avions et les heures de travail et d'engagement.

Afin de rationaliser au maximum l'emploi du personnel, on travaille selon un «système-bloc» au cours duquel chaque avion est engagé 4 fois par jour.

PC-7.



En ce moment, à l'école d'aviation à Sion, on prépare 12 avions à réaction et 6 à 8 avions à hélice par jour, ce qui fait une moyenne de 2 engagements sur avions à réaction et 1 engagement sur avion à hélice par élève et par jour.

Pour soulager l'OFAEM ainsi que pour réduire au minimum les mouvements de trafic sur l'aéroport, l'écolage sur hélicoptère se fait principalement à Rarogne ou sur un aéroport extérieur.

5. Conclusion

On exige toujours davantage d'un pilote apte au combat. Les conditions défavorables, telles que coûts et rationalisation, problèmes de bruit, matériel démodé (les avions d'écolage sont tous plus âgés que les élèves), rendent l'instruction difficile.

Au cours de périodes météorologiques favorables, on réussit néanmoins à atteindre, jusqu'à la fin de l'école d'aviation, les buts fixés.

L'école d'aviation 50 fournit aux aspirants pilotes les aptitudes de base sur avions à réaction et hélicoptères.

F. A.