

CH_VB 81.055 vom 4. März 1982

Bundesverwaltung, 1982-03-04, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_81.055

FR: CH_VB 81.055 du 4 mars 1982

IT: CH_VB 81.055 del 4 marzo 1982

Erwägungen

E. 4

mars 1982 étroit entre notre compagnie nationale Swissair et les troupes d'aviation. Dans notre système de milice, une partie des pilotes sert aussi bien dans les troupes d'aviation que dans le transport aérien civil. En 1980, lors de l'élaboration de ce message, 264 des 840 pilotes de Swissair étaient des pilotes militaires. Cela ne facilite pas, comme on pourrait l'imaginer, la tâche de Swissair qui doit disposer de 30 à 35 pilotes supplémentaires pour compenser les absences de ses pilotes de lignes, absences dues au service militaire. L'inverse se produit également: des pilotes professionnels militaires, même très motivés, cherchent à faire carrière très tôt et passent à Swissair. La profession de pilote suscite de nombreuses vocations puisque l'on compte 1800 candidats inscrits annuellement; on n'en garde que 280, pour une première formation prépa- ratoire. Les cours de vol à voile ou à moteur se donnent sur nos différents aérodromes régionaux. Après deux cours supplémentaires, on ne garde que les candidats aptes à la formation de pilotes civils ou militaires. D'autres candidats n'ayant pas reçu la même formation de départ peuvent également participer à cette sélection pour devenir pilotes mili- taires. Swissair n'accepte, en principe, que des pilotes issus de l'ESAT. La Confédération a consacré, en 1980,

E. 5

681 000 francs pour la formation de ses pilotes militaires; Swissair, elle, fait des investissements encore plus grands pour la formation continue de ses propres pilotes puisqu'elle a investi quatre fois plus, soit 20 millions de francs. Cette seule dépense montre combien Swissair prend la formation de ses pilotes de ligne au sérieux; cela se répercute évidemment sur la qualité de nos pilotes mili- taires. La solution choisie consistant à sélectionner à la base les candidats élimine des frais élevés pour la forma- tion proprement dite. Il faut aussi relever que les échecs en fin de formation sont extrêmement rares. Quant aux pilotes d'hélicoptères, cet arrêté fédéral com- porte un encouragement accru à leur formation, même s'il n'y a pas carence actuellement. Le Conseil fédéral appor- tera encore toute son attention à cette question lors de l'examen du texte. Les candidats pilotes d'hélicoptères sont normalement choisis parmi les pilotes d'avions à hélices. Il n'y a donc pas de formation à partir de la base uniquement sur hélicoptères. En général, c'est aussi le cas dans le civil, car le coût de la formation, dès la base, sur hélicoptères serait beaucoup trop important. Pour des questions de coût, il est difficilement imaginable qu'un aéro-club ou une autre organisation entreprenne la forma- tion de pilotes sur hélicoptères. Actuellement, 1,5 million sont versés à titre de subventionnement pour la sélection de ces pilotes. Il y en a normalement environ 150 par année. Vu le nombre croissant des participants dû à une demande plus élevée de pilotes, l'emploi de matériel plus moderne, l'augmentation considérable du prix du carburant et, natu- rellement, le renchérissement dans le cadre des cours pré- paratoires et de l'ESAT, il faut s'attendre à une augmenta- tion

des frais. Le message parle de 2 millions par an, dans les années à venir, pour la formation préparatoire, tandis qu'en ce qui concerne l'ESAT, les frais passeraient de 6 à 7 millions de francs par année. A noter qu'en 1980 les frais payés pour la formation préparatoire étaient de 1 450 000 francs, ceux de l'ESAT s'élevant à 681 000 francs, comme je vous l'ai dit. Il n'y aura - et ceci est capital, précisons-le - aucune augmentation de l'effectif du personnel. Lors de la séance ayant trait à l'étude de ce message, la question a été posée de savoir si des jeunes filles s'intéressant à la formation de pilote et ayant les capacités voulues, auraient désormais les mêmes possibilités de formation que les jeunes gens. Jusqu'à ce jour, et telle était la réponse du commandant Moli, la question ne s'est pas posée et Swissair n'a pas encore ouvert cette carrière aux femmes, pas plus d'ailleurs que notre armée. Notre commission a accepté la prorogation de cet arrêté à l'unanimité moins deux abstentions, dont une est justement due au manque d'intégration des femmes dans cette profession. Permettez-moi encore une appréciation personnelle. Nous nous trouvons devant un système qui a fait ses preuves. Il serait faux de vouloir le changer en ce moment, car la révision totale de la loi sur la navigation aérienne est à l'étude. Au nom de la Commission militaire, et comme son président, je vous recommande d'accepter la prorogation de cet arrêté qui s'avère nécessaire pour la continuation de la formation de nos pilotes.

Vizepräsident: Die Fraktionen der CVP, FdP, SVP, die Fraktion der Liberalen und die unabhängige und evangelische Fraktion beantragen Eintreten und Zustimmung.

Mme Deneys: A plusieurs reprises, ces derniers temps, j'ai eu la fâcheuse impression que des réponses extrêmement évasives étaient apportées à des questions soulevées en séance de commission des affaires militaires, mais comme l'indignation est une spécialité radicale dans le canton de Neuchâtel, je préfère cultiver l'obstination. Voilà pourquoi je prends la parole ici et maintenant. J'ai repris calmement et sereinement le procès-verbal de la séance du jeudi 11 février consacrée à l'examen du message sur les mesures à prendre pour encourager la formation des jeunes pilotes et des grenadiers parachutistes. J'avais notamment soulevé deux problèmes: premièrement celui de l'accès des filles à l'instruction aéronautique préparatoire et à la formation de pilote assurée par l'Ecole suisse d'aviation de transport; deuxièmement, celui de la formation des pilotes d'hélicoptère. A la première question, j'ai d'abord obtenu comme réponse des sourires narquois, mais ensuite celle-ci: «Jusqu'à présent, les demandes de candidature de pilote ont été axées, soit vers le militaire soit vers le transport aérien de ligne; comme ni le militaire ni le transport aérien de ligne n'ont occupé de femmes jusqu'à maintenant, le problème de candidatures de jeunes filles ne s'est jamais posé.» En clair, cela signifie qu'il suffit que Swissair n'engage pas de pilote femme pour que soit refusé aux jeunes filles le droit d'acquérir une formation, dans des conditions identiques à celles des garçons, formation largement subventionnée par la Confédération. Il est évident que puisque les femmes ne peuvent pas suivre cette voie de formation, le problème est ainsi pratiquement résolu. Il ne se pose même pas. C'est d'une logique toute militaire, à n'en pas douter, mais cette manière de faire me paraît contrevenir à l'article 4, 2^e alinéa, de la constitution fédérale qui, je vous le rappelle, prévoit textuellement l'égalité des chances en matière d'instruction. Cette exigence n'a strictement rien à voir avec une quelconque assurance d'occuper un emploi par la suite. Vous savez bien que les hommes qui deviennent pilotes professionnels en Suisse ne sont pas assurés d'obtenir un emploi à Swissair. Comme je n'ai reçu jusqu'ici ni réponse satisfaisante ni explications convaincantes, je vous prie, Monsieur le conseiller fédéral, - et je regrette l'absence de M. Chevallaz - de me dire si les jeunes filles de la classe d'âge concernée seront admises l'année prochaine à l'instruction aéronautique préparatoire. Si elles satisfont aux exigences posées tout au long

du processus de sélection, pourront-elles ensuite entrer à l'Ecole suisse d'aviation de transport? Le problème de la formation des pilotes d'hélicoptère ne trouve pas non plus de réponse et de solution satisfaisantes dans l'arrêté qui nous est proposé. Cette formation est aujourd'hui insuffisante. Je n'ai pas inventé cette critique, elle vient de pilotes chevronnés qui l'affirment. Etablie uniquement sur des bases privées, très coûteuse de par la nature du moyen de transport lui-même, réduite à une centaine d'heures d'entraînement, alors qu'il en faudrait quatre à cinq fois plus, elle ne garantit pas la sécurité des usagers ni du public en général. C'est d'autant plus grave à mon avis qu'une concession n'est pas nécessaire pour créer une compagnie de transport par hélicoptère et que la surveillance que devrait exercer l'Office fédéral de l'air est très problématique, notamment à cause des mesures de blo-

4. März 1982 N 239 Grenzbereinigungen. Abkommen mit Italien cage du personnel.

D'autre part, cette profession requiert des qualités et des compétences bien particulières qui ne sont pas identiques à celles qu'on attend d'un pilote d'avion. Malheureusement le système actuel ne permet qu'à des «mordus» prêts à tout y sacrifier ou à des individus très fortunés d'acquérir cette formation. C'est profondément injuste à l'égard des jeunes qui, ayant subi avec succès la formation préparatoire, pourraient devenir d'excellents pilotes d'hélicoptère si la possibilité leur en était offerte. L'hélicoptère est devenu, surtout dans notre pays, un moyen de transport des personnes et des marchandises suffisamment important pour qu'il mérite d'être pris en charge par les meilleurs pilotes et non par les moins mauvais parmi ceux qui ont eu les moyens de le devenir. On sait que l'armée envisage, dans un avenir plus ou moins lointain, l'acquisition d'hélicoptères de combat. A ce moment-là, on devra se préoccuper sérieusement de la formation de leurs pilotes, mais je considère que c'est véritablement manquer du sens des responsabilités que de retarder jusque là la décision d'accorder à cette formation les mêmes moyens qu'à celle des pilotes d'avion. Il serait tout à fait concevable que dans un délai plus bref, la Confédération organise cette formation après la sélection effectuée au cours de l'instruction aéronautique préparatoire et avec la participation de compagnies de transport par hélicoptère. Le Conseil fédéral est-il prêt à prendre en considération cette nécessité d'assurer une formation professionnelle sérieuse aux pilotes d'hélicoptère lorsqu'il entreprendra la révision, partielle ou totale et qui nous est annoncée pour 1983/1984, de la loi sur la navigation aérienne? En principe le groupe socialiste ne contestera pas le projet d'arrêté. Quelques-uns de ses membres se détermineront toutefois sur la base des réponses que vous voudrez bien nous donner, Monsieur le conseiller fédéral, mais je sais déjà que c'est un espoir vain.

Wellauer, Berichterstatter: Die Fragen von Madame Deneys betreffen vornehmlich das Eidgenössische Militärdepartement. Der Departementschef ist heute abwesend. Er wird die Fragen später beantworten, vermutlich im Rahmen der Debatte über den Geschäftsbericht. Ich hoffe, dass Madame Deneys mit diesem Vorgehen einverstanden ist. Noch eine Antwort zur Frage der Helikopterpiloten-Ausbildung. Es ist nicht so, wie Madame Deneys gesagt hat, dass diese Ausbildung nur Bemittelten möglich ist und Unbemittelten nicht. Die Weichenstellung für die Helikopterpiloten-Ausbildung geschieht nämlich nicht in der fliegerischen Vorschulung, sondern viel später. Die Selektion geht so vor sich: Jährlich melden sich zirka 3000 Anwärter, die sich in der fliegerischen Vorschulung ausbilden lassen möchten. Durch eine administrative Vorselektion werden etwa 1800 Anwärter für eine weitere Selektion ausgewählt, die in drei Phasen vorgenommen wird. In der ersten Phase erfolgen eine erste medizinische Beurteilung und eine regionale Eignungsprüfung, die von etwa 800 Anwärtern bestanden werden. Diese werden in einer zentralen Selektion einer eintägigen psychotechnischen Untersuchung in

kleinen Gruppen unterzogen. In der dritten Phase folgt die sanitärische Untersuchung durch das fliegerärztliche Institut, das dem Bundesamt für Militärflugwesen und Fliegerabwehr unterstellt ist. Schliesslich verbleiben von den ursprünglich 1800 noch etwa 250 bis 280 Anwärter, die in die vom Aeroclub durchgeführte fliegerische Vorschulung eintreten. Diese besteht aus zwei Kursen zu zwei Wochen für Motor- und Segelflug, der sogenannten Grundschulung. Wie ich im Referat gesagt habe, dient diese fliegerische Vorschulung weniger der fliegerischen Ausbildung als eher einer weiteren Selektion. Es verbleiben dann nämlich noch etwa 160 Anwärter, die dann die Möglichkeit haben, in die Schweizerische Luftverkehrsschule einzutreten. Der Anwärter für die Helikopterausbildung macht die genau gleiche Vorschulung durch. Anschliessend kann er sich bei den Fliegertruppen für die Fliegerrekrutenschule melden. In der Fliegerrekrutenschule wird heute relativ rasch die Entscheidung gefällt, ob einer auf Jet-Pilot oder auf Leichtflieger-Pilot umsteigen will. Das geschieht in den ersten vier Wochen der Rekrutenschule für Piloten. Der Weg zum zivilen Helikopterpiloten führt ebenfalls über den Aero-Club und über die fliegerische Vorschulung. Erst nachher wird die Selektion vorgenommen. Mme Aubry, rapporteur: En raison de l'absence de M. Chevallaz, chef du Département militaire fédéral, le Conseil fédéral répondra dans le courant du mois de juin à la question posée par Mme Deneys. Je réponds d'autre part à Mme Deneys que, si le principe de l'égalité de droits des hommes et des femmes a été introduit dans la législation fédérale, sa traduction dans les faits demandera encore un certain temps, si bien qu'il faudra encore patienter pendant quelque temps. Cependant, la révision totale de la loi sur la navigation aérienne est actuellement à l'étude et je crois, chère collègue, que la nouvelle loi sera certainement de nature à vous donner satisfaction. Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière Titel und Ingress, Ziff. I und II Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Titre et préambule, eh. I et II Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Angenommen - Adopté Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble Für Annahme des Beschlussesentwurfs 64 Stimmen (Einstimmigkeit) An den Bundesrat -Au Conseil fédéral #ST# 81.060 Grenzbereinigungen. Abkommen mit Italien Rectifications de frontière Convention avec l'Italie Botschaft und Beschlussentwurf vom 16. September 1981 (BBI III 509) Message et projet d'arrêté du 16 septembre 1981 (FF III 469) Beschluss des Ständerates vom 30. November 1981 Décision du Conseil des Etats du 30 novembre 1981 Antrag der Kommission Eintreten Proposition de la commission Entrer en matière Herr Renschier unterbreitet namens der Kommission für auswärtige Angelegenheiten den folgenden schriftlichen Bericht: Die Kommission für auswärtige Angelegenheiten hat sich an ihrer Sitzung vom 18. Februar 1982 mit der Botschaft zum Abkommen vom 12. Juni 1981 mit Italien über zwei Grenzbereinigungen bei den Grenzübergängen Mulini und Pedrinato befasst. Die Grenze zwischen dem italienischen Grenzposten von Mulini und dem schweizerischen Posten von Ponte Falop-

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Flieger- und Fallschirmgrenadier-Nachwuchs. Förderung Formation des jeunes pilotes et grenadiers parachutistes. Encouragement In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1982 Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaveraile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 04 Séance

Seduta Geschäftsnummer 81.055 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 04.03.1982 - 08:00 Date Data Seite 236-239 Page Pagina Ref. No 20 010 303 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.