

der Stückgutverkehr in diesem Umfang und auf diese Weise ausgeführt, sei nicht wesensgerecht.

Wir bitten Sie deshalb, in Übereinstimmung mit der Kommissionmehrheit, am Beschluss des Nationalrats festzuhalten.

**M. Loetscher**, rapporteur: Alors que la divergence de l'article 4 portait avant tout sur des nuances, celle de l'article 6 porte, elle, sur un montant, sur un chiffre que je voudrais qualifier d'arbitraire, car très difficile à apprécier et à calculer exactement. Le Conseil fédéral et notre Conseil avaient décidé que l'aide au trafic de détail serait amputée chaque année de 25 millions; le Conseil des Etats, lui, propose 15 millions. Est-ce la sagesse légendaire de la Chambre haute qui l'emportera ou la majorité de votre commission, je vous laisse apprécier. Toujours est-il que par 16 voix contre 8 votre commission vous invite à maintenir sa proposition et à vous en tenir à celle du Conseil fédéral, soit une amputation de 25 millions par année.

**Bundesrat Schlumpf**: Diese 25 Millionen Franken jährliche Reduktion wurden vom Bundesrat nicht einseitig festgelegt, sondern mit den SBB abgesprochen. Nationalrat Kloter hat das Problem bereits aufgezeigt. Gegenüber den SBB liegt schon jetzt eine Kulanz vor. In der ersten Vorlage für den Leistungsauftrag vom Jahre 1980 war nämlich vorgesehen, dass die Reduktion der Abgeltung für den Stückgutverkehr ab 175 Millionen im Jahr 1980 erfolge, während hier vorgesehen ist: Reduktion ab 150 Millionen im Jahre 1982. Zwischen diesen beiden Botschaften liegt also bereits eine Kulanz um eine Jahresrate von 25 Millionen Franken. Wenn man auf der Botschaft 1980 aufgebaut und dort mit den Amortisationen von 25 Millionen Franken begonnen hätte, wäre man auf diese Differenz gekommen. Hier liegt somit bereits ein Entgegenkommen im Abbaurhythmus gegenüber den SBB vor. Der Bundesrat ist der Meinung, dass es richtig sei, bei diesen 25 Millionen, d. h. bei seinem Antrag zu bleiben. Ich bitte Sie, dem zuzustimmen.

#### *Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit	57 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	34 Stimmen

#### **Art. 8 Abs. 1**

##### *Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

#### **Art. 8 al. 1**

##### *Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

##### *Angenommen Adopté*

#### **Art. 9**

##### *Antrag der Kommission*

Festhalten

##### *Proposition de la commission*

Maintenir

**Bremi**, Berichterstatter: Aus zwei Gründen hat die Kommission mehrheitlich, mit 15 zu 7 Stimmen, beschlossen, an der Fassung des Nationalrats festzuhalten und den Zusatzantrag des Ständerats abzulehnen: Erstens betrachtet die Kommissionmehrheit den Antrag des Ständerats als eine Ausdehnung der rein programmatischen Äusserungen in diesem Gesetz, und sie hält es nicht für notwendig und zweckmässig, diesen rein programmatischen Teil auszuweiten. Zum zweiten stellt die Kommission fest, dass der erste Satz in Artikel 9 «Der Bundesrat leitet alle erforderlichen Massnahmen ein...» durchaus einschliesst, dass der Bundesrat Gesetzesänderungen beantragt, wie das ausdrücklich im Antrag des Ständerats formuliert wird. Es sei also nicht nötig, das ausdrücklich zu formulieren, sondern in der

Formulierung des Bundesrats seien alle Wünsche, die der Ständerat geäussert hat, bereits enthalten. Aus diesen Gründen möchte die Kommissionmehrheit am Antrag des Nationalrats festhalten.

**M. Loetscher**, rapporteur: A l'article 9, la majorité de votre commission, par 15 voix contre 7, vous propose de maintenir son texte. Le Conseil des Etats y a ajouté des éléments; pourtant la majorité de votre commission est d'avis que ceux-ci sont superflus et qu'ils peuvent tous être compris dans la phrase suivante: «Le Conseil fédéral met en œuvre toutes les mesures nécessaires.» Cette formulation permet d'atteindre les deux points ajoutés par le Conseil des Etats. Je vous demande donc, là aussi, de soutenir la majorité de votre commission.

#### *Angenommen – Adopté*

#### *An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

81.055

### **Flieger- und Fallschirmgrenadier-Nachwuchs. Förderung**

### **Formation des jeunes pilotes et grenadiers parachutistes. Encouragement**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 2. September 1981 (BBI III 269)

Message et projet d'arrêté du 2 septembre 1981 (FF III 241)

Beschluss des Ständerates vom 7. Dezember 1981

Décision du Conseil des Etats du 7 décembre 1981

#### *Antrag der Kommission*

Eintreten

#### *Proposition de la commission*

Entrer en matière

**Wellauer**, Berichterstatter: Wir behandeln dieses Geschäft als Zweitrat. Der Ständerat hat die Vorlage am 7. Dezember 1981 einstimmig (mit 43 Stimmen) verabschiedet. Das Schwergewicht liegt hier auf der fliegerischen Ausbildung. Am 20. Dezember 1972 hatten die eidgenössischen Räte einen Bundesbeschluss über die Förderung des Flieger- und Fallschirmgrenadier-Nachwuchses verabschiedet. Nach diesem Beschluss beteiligt sich der Bund an der Verbesserung der Grundlagen für die Rekrutierung des Flieger- und Fallschirmgrenadier-Nachwuchses. Der Beschluss ist bis zum 31. Dezember 1982 befristet. Dies ist der Grund, weshalb sich das Parlament heute mit der Vorlage zu befassen hat. Der Bundesrat unterbreitet eine Botschaft, die materiell nur eine Verlängerung der bisherigen Regelung um weitere zehn Jahre bringt.

Was enthält dieser Beschluss? Der Bund unterstützt die Vorschulung der Anwärter, welche für die Ausbildung zum Militärpiloten, Berufspiloten oder Fallschirmgrenadier in Betracht kommen. Die Vorschulung erfolgt in hierzu geeigneten Schulen der privaten Luftfahrt. Die administrative Leitung der Vorschulung ist dem Aero-Club der Schweiz übertragen. Der Bund entschädigt den Aero-Club für die entstehenden Selbstkosten. Die fliegerische Vorschulung wird von Inspektoren der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr des Eidgenössischen Luftamtes und der Schweizerischen Luftverkehrsschule überwacht. Für die eigentliche Pilotenausbildung, vor allem Linienpiloten, errichtet der Bund eine schweizerische Luftverkehrsschule oder überträgt sie gegebenenfalls einem Drittunternehmen.

Heute wird die Schweizerische Luftverkehrsschule im Auftrag und auf Rechnung des Bundes durch die Swissair betrieben.

Die Einzelheiten über die Aufgaben der Schule, die Zulassungsbedingungen, die Lehrverträge und die Verteilung der Kosten, Stipendien usw. sind in der Verordnung über die Schweizerische Luftverkehrsschule geregelt. Dort ist auch festgehalten, welchen Anteil an den Ausbildungskosten die schweizerischen Luftfahrtunternehmen (neben der Swissair auch andere Fluggesellschaften) zurückerstatten, nämlich dann und in jenem Umfang, in dem sie Personal aus dieser Schule für ihre Betriebe übernehmen. Der Kostenanteil wird durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt im Einvernehmen mit der eidgenössischen Finanzverwaltung jeweils für drei Jahre festgelegt. Er beträgt zurzeit 33 Prozent. Dem Bund verbleiben trotzdem noch beträchtliche Kosten. Entsprechende Angaben finden Sie in der Botschaft. Zurzeit hat der Bund mit jährlichen Kosten für die Vorschulung von 1,3 bis 1,4 Millionen Franken zu rechnen. Die Nettokosten für die Pilotengrundausbildung in der Schweizerischen Luftverkehrsschule bedingen einen Aufwand von 5,5 bis 6 Millionen Franken.

Ihre Militärkommission hat sich mit der Vorlage eingehend befasst und liess sich über interne und externe Überprüfungen in bezug auf die Richtigkeit der Zielsetzungen, die Zweckmässigkeit und Ökonomie des gesamten Systems auf militärischem und zivilem Sektor orientieren. Man hat auch den Bedarf, die Rekrutierung und die Organisation sowie die Effizienz überprüft. Mögliche Alternativen sind in den Ziffern 23 und 24 der Botschaft dargestellt.

Für uns stellte sich dennoch die Frage, ob das öffentliche Interesse genüge, um in diesem Bereich mit finanziellen Leistungen zu helfen. Was die fliegerische Vorschulung betrifft, ist diese Frage zu bejahen. Der finanzielle Aufwand für die Pilotenausbildung ist beträchtlich. Die Grundausbildung eines Piloten in der Schweizerischen Luftverkehrsschule kostet zirka 140 000 Franken. Die fliegerische Vorschulung dient nicht so sehr der Ausbildung, sondern stellt vielmehr einen Selektionsprozess dar. Von den jährlich zirka 1800 gültigen Anmeldungen verbleiben am Schluss der fliegerischen Vorschulung noch etwa 150 bis 180 Pilotenanwärter. Von diesen wählen 60 bis 90 den Beruf eines Militär- oder Zivilpiloten. Ein Teil gibt die Fliegerei gänzlich auf, ein anderer tritt zur Hobby-Fliegerei über. Die Selektion in höhere Ausbildungsstufen zu verlegen, wäre unwirtschaftlich.

Etwas anders stellt sich die Frage einer Förderung der Grundschulung in der schweizerischen Luftverkehrsschule. Eine gewisse staatliche Hilfe für die Zivilluftfahrt ist sicher angemessen; dies auch deshalb, weil der ganze Bereich Flugwesen als Bundessache zu betrachten ist. Die Ausbildung in der fliegerischen Vorschulung und in der schweizerischen Luftverkehrsschule kommt auch der sogenannten Hobby-Fliegerei zugute, und die ist nicht unbedingt Bundessache.

Ein anderes Problem liegt darin, dass Organisation und Betrieb der Schweizerischen Luftverkehrsschule auf die Bedürfnisse der Swissair als nationale Linienunternehmung ausgerichtet sind. Die Gewichte zwischen der Swissair und den anderen Luftfahrtunternehmungen haben sich seit 1958 etwas verschoben. Das Postulat, die Schweizerische Luftverkehrsschule auch anderen schweizerischen Unternehmungen dienstbar zu machen, ist verständlich. Ob es verwirklicht werden kann, wird aber davon abhängen, ob andere Unternehmungen den von ihnen gestellten Schülern finanzielle Beihilfen wie die Swissair gewähren können. Diese Frage stellt sich vor allem bei der Helikopterpiloten-Ausbildung. Jährlich lassen sich zirka 20 bis 30 Private zu Helikopterpiloten ausbilden. Die meisten haben Erfahrung auf Flächenflugzeugen und nur wenige beginnen von Null an mit der Helikopterausbildung. Seit 1976 werden keine Bundessubventionen für Helikopterausbildung mehr ausgerichtet. Früher war dies in Einzelfällen und auf begründetes Gesuch hin der Fall. Man kann sich aber heute die berechnete Frage stellen, ob es auch im Helikopterflugwesen qua-

lifizierte Tätigkeiten gibt, die eine Unterstützung rechtfertigen würden. Ich erinnere an das Rettungswesen, an Transporte im Gebirge usw. Der jährliche Bedarf der privaten Heli-Unternehmen liegt bei etwa drei Piloten. Voraussetzung, um einen Helikopter zu pilotieren, ist ein Berufspilotenbrevet, das mit 300 Flugstunden Erfahrung erworben werden kann. Bis ein Pilot voll einsatzfähig ist, investiert ein Heli-Unternehmer zirka 60 000 bis 100 000 Franken. Die Unterstützung dieser Ausbildung durch den Bund hätte natürlich nicht unerhebliche finanzielle Folgen.

Ein anderes Problem, das in der Militärkommission zur Diskussion Anlass gab, war die Ausbildung von Frauen zu Pilotinnen, und zwar zu Berufspilotinnen. Die Förderung des Bundes richtet sich bis heute grundsätzlich auf das Militär und die Swissair aus. An beiden Orten sind bisher keine Frauen zugelassen. Vielleicht wird sich dies in Zukunft ändern, nachdem nun die Gleichberechtigung in der Bundesverfassung verankert ist. Wohl wäre es möglich, dass Frauen in die SLS (Schweizerische Luftverkehrsschule) eintreten, aber sie haben die Ausbildung heute selber zu bezahlen. Die Ausbildung in der SLS gibt noch keine Garantie, dass der oder die Ausgebildete nachher eine Stelle bei der Swissair erhält.

Die Militärkommission ist der Ansicht, dass sich in den letzten Jahren im System der Förderungsmassnahmen verschiedene Situationen und Probleme ergaben, die eine besondere Beachtung verlangen. Aus diesem Grunde ist auch eine Totalrevision der Luftfahrtgesetzgebung im Gange. Ein ausgearbeiteter Vorentwurf liegt vor. Im Laufe dieses Jahres soll daraus ein Entwurf werden, der dann in die Vernehmlassung gehen kann. Es ist anzunehmen, dass das neue Gesetz Mitte der achtziger Jahre in Kraft treten kann. In der Kommission wurde kein Antrag gestellt, detaillierte Probleme aus dem bisherigen Beschluss, der verlängert wird, herauszugreifen und anders festzulegen.

Im Namen der einstimmigen Kommission – bei zwei Enthaltungen – stelle ich Ihnen den Antrag, auf den Bundesbeschluss einzutreten und ihn zustimmend zu verabschieden.

Mme Aubry, rapporteur: Le message qui concerne les mesures à prendre pour encourager la formation des jeunes pilotes et des grenadiers parachutistes a été traité le 11 février dernier par la Commission militaire de notre conseil. Il s'agit de proroger la validité de l'arrêté fédéral qui date du 20 décembre 1972 et qui échoit le 31 décembre 1982. Le message du Conseil fédéral, du 2 septembre 1981, demande une prorogation de dix ans. Cette prorogation a plus particulièrement des implications financières, l'arrêté reste en lui-même inchangé. On lit à l'article 1<sup>er</sup> de cet arrêté que «la Confédération contribue à l'amélioration des conditions de recrutement du personnel aéronautique et des grenadiers parachutistes et qu'elle soutient l'instruction des candidats capables de recevoir une formation de pilotes militaires, de pilotes professionnels ou de grenadiers parachutistes.» On assiste donc à une étroite collaboration entre la Confédération et les associations aéronautiques privées. La Confédération dédommage l'Aéro-Club de Suisse et d'autres écoles d'aviation pour les frais occasionnés par la formation de futurs pilotes, mais cela uniquement au prix de revient. Elle confie, en outre, la direction administrative de l'instruction préparatoire et l'information sur la carrière aéronautique à l'Aéro-Club. Les modalités sont précisées aux articles 2 et 3 de l'arrêté. La surveillance de la formation des pilotes et grenadiers parachutistes se fait par des inspecteurs reconnus par la Confédération. L'article 5 de cet arrêté accorde la possibilité à la Confédération de créer une Ecole suisse d'aviation de transports, appelée ESAT, ou de donner mandat de le faire. Actuellement, c'est Swissair qui exploite l'ESAT sous la surveillance de l'Office fédéral de l'air, comme le précise l'article 6 de cet arrêté. Les sommes dont dispose l'ESAT sont inscrites au budget de la Confédération chaque année.

Comme je l'ai relevé, la question financière est également posée avec la prorogation de cet arrêté. Ce n'est donc pas uniquement une question de durée. Il y a, en Suisse, un lien

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 préparatoire. 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 militaires. Swissair n'accepte, en principe, que des pilotes issus de l'ESAT. La Confédération a consacré, en 1980, 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 militaires. La solution choisie consistant à sélectionner à la base les candidats élimine des frais élevés pour la formation proprement dite. Il faut aussi relever que les échecs en fin de formation sont extrêmement rares.

Quant aux pilotes d'hélicoptères, cet arrêté fédéral comporte un encouragement accru à leur formation, même s'il n'y a pas carence actuellement. Le Conseil fédéral apportera 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 formation 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, naturellement, le renchérissement dans le cadre des cours préparatoires et de l'ESAT, il faut s'attendre à une augmentation 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 Moll, 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<sup>e</sup> 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-

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'acquiescer 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 der Entscheid 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, ch. 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 Beschlussentwurfs

64 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

81.060

### **Grenzvereinbarungen. 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 **Renschler** 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 Grenzvereinbarungen bei den Grenzübergängen Mulini und Pedrinato befasst.

Die Grenze zwischen dem italienischen Grenzposten von Mulini und dem schweizerischen Posten von Ponte Falop-

## **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 primaverile
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.