

**Message**  
**sur les mesures à prendre pour encourager la formation**  
**des jeunes pilotes et des grenadiers parachutistes**

du 2 septembre 1981

---

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons un projet d'arrêté fédéral aux termes duquel la validité de l'arrêté fédéral du 20 décembre 1972 concernant les mesures à prendre pour encourager la formation des jeunes pilotes et des grenadiers parachutistes est prolongée de dix ans.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

2 septembre 1981

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Furgler

Le chancelier de la Confédération, Buser

---

## **Vue d'ensemble**

*L'encouragement de la formation des jeunes pilotes est devenu essentiellement une tâche de l'Etat, suite à l'adoption de l'arrêté fédéral du 3 octobre 1958 (RO 1959 48). Cela se justifie notamment :*

- par l'importance nationale de l'aviation civile et de l'aviation militaire ;*
- par la nécessité de coordonner les besoins et les carrières civiles et militaires ;*
- afin de garantir l'égalité de traitement des professions aéronautiques comparativement à d'autres professions techniques et universitaires dont la formation de base est assurée dans une large mesure par l'Etat.*

*L'arrêté fédéral de 1958 répartissait les tâches en matière d'encouragement de la formation entre l'Office fédéral de l'aviation civile, l'Office fédéral de l'aviation militaire et de la défense contre avions, Swissair, ainsi que l'Aéro-Club de Suisse et les écoles de l'aviation privée. Cet arrêté fédéral a été remplacé le 20 décembre 1972 par le nouvel arrêté fédéral concernant les mesures à prendre pour encourager la formation des jeunes pilotes et des grenadiers parachutistes (RS 748.221.1) ; les grenadiers parachutistes ont dès lors été introduits également dans le système. L'ordonnance du 22 novembre 1972 concernant l'Ecole suisse d'aviation de transport complète cet arrêté (RS 748.221.11).*

*La réglementation en vigueur dont la validité est de dix ans et qui arrive à échéance à la fin de l'année 1982 s'appuie sur l'instruction aéronautique préparatoire et sur l'Ecole suisse d'aviation de transport ; elle a fait ses preuves quant au fond. Le présent projet d'arrêté vise à la prolonger encore une fois de dix ans. Dans l'intervalle, l'encouragement de la formation doit subir un transfert ; soit cette réglementation sera englobée dans la révision totale de la loi, soit, si besoin en est, elle sera partiellement révisée et revêtira un caractère permanent.*

# Message

## 1 Situation initiale

### 11 Importance nationale de la navigation aérienne

L'importance nationale particulière de la navigation aérienne se fait sentir dans deux secteurs principalement: les troupes d'aviation et le transport aérien.

Un rôle indispensable dans la conception de la défense de l'armée revient, aujourd'hui comme hier, et reviendra encore à l'avenir aux troupes d'aviation.

En matière de transport aérien, Swissair vient au premier plan comme compagnie nationale. Les autres compagnies du trafic aérien commercial jouent un rôle secondaire mais en aucun cas négligeable.

### 12 Les besoins en personnel aéronautique

Dans le présent contexte, il suffira de se concentrer sur les pilotes. En outre, dans l'aviation civile, les besoins en mécaniciens navigants jouent encore un certain rôle, alors que le travail des navigateurs est effectué dans une mesure toujours plus large par des instruments automatiques.

#### 121

Les troupes d'aviation avaient en moyenne besoin de près de 30 pilotes par an pendant les années 63 à 72; au cours des années suivantes, les besoins ont diminué de moitié environ; ils se montent actuellement à 24 pilotes. Le chiffre de 30 ne devrait plus être dépassé ces prochaines années.

#### 122

A la fin de 1979, les effectifs totaux de Swissair s'élevaient à 840 pilotes (y compris les effectifs intégrés de Balair). En 1958, les besoins atteignaient 30 nouveaux pilotes par année. Ce chiffre fut nettement dépassé pendant les années 1965 à 1970; il a diminué fortement par la suite. Aujourd'hui, les estimations pour le proche avenir – qui dépendent des départs prévisibles au sein du personnel et de la planification des achats d'avions – se montent de nouveau à près de 50. Simultanément, Swissair doit viser à réduire davantage le contingent des pilotes étrangers qui compte approximativement 200 personnes. En comparaison de Swissair, le développement des besoins des autres entreprises aériennes n'est pour le moment pas très important; toutefois, un changement est aussi possible.

#### 123

Le besoin en instructeurs de vol à moteur et de vol à voile est actuellement de 10 à 15 par année dans chacune de ces deux catégories.

## 13 Relations entre l'aviation civile et l'aviation militaire

Le développement de l'aviation civile et de l'aviation militaire est alimenté par le même réservoir. Dans un système de milice, une partie des pilotes sert tant aux troupes d'aviation qu'au transport aérien. Il est donc judicieux d'unifier les mesures d'encouragement de la formation des deux catégories de jeunes pilotes.

Certaines difficultés apparaissent dans deux domaines concernant les phases ultérieures :

- En premier lieu, les périodes de service militaire des pilotes compliquent considérablement l'exploitation de Swissair (et aussi, dans une moindre mesure, celle des autres entreprises aériennes). Sur un effectif total chez Swissair de 840 pilotes environ, 264 sont actuellement des pilotes militaires. Pour compenser les absences dues au service militaire, 30 à 35 pilotes supplémentaires sont nécessaires, ce qui grève le compte d'exploitation annuel pour plus de 5 millions de francs. Il s'agit d'un montant qui est lui-même comparable à celui que supportent aussi les autres entreprises dans le cadre de la défense du pays, mais il est toutefois quantitativement plus élevé en raison des obligations de service supérieures qui sont à la charge des pilotes militaires;
- Deuxièmement, le recrutement des pilotes militaires professionnels de l'Escadre de surveillance pourrait souffrir du fait que les pilotes intéressés par l'Escadre y renoncent tout simplement, ou tentent de passer chez Swissair le plus tôt possible, afin de ne pas compromettre leur carrière civile.

Dans ces deux domaines, on a pu trouver au cours de ces dernières années des solutions appropriées; le système satisfait aujourd'hui les deux parties.

## 14 Le déroulement

### 141

Grâce à une information et à une propagande appropriées, l'attention de la jeunesse est attirée sur la profession de pilote; des documents sont mis à la disposition des candidats potentiels.

### 142

Lors du recrutement, il s'agit d'écarter les candidats inaptes et de ne préparer que ceux dont les aptitudes répondent aux exigences. La formation aéronautique est particulièrement longue et coûteuse; la capacité des candidats ne peut pas être jugée rapidement sur la base de critères simples. Ainsi, le recrutement n'est que la première étape d'une longue procédure.

### 143

La formation proprement dite dure 51 semaines pour les pilotes militaires instruits dans les écoles d'aviation militaire et 17 mois pour les pilotes de ligne

qui suivent les cours de l'Ecole suisse d'aviation de transport (ESAT); pour les pilotes professionnels et les pilotes militaires déjà formés, elle est réduite à 12 mois. La durée de la formation à l'ESAT devra éventuellement être prolongée dans un proche avenir.

## 15 L'organisation

### 151

Le principal effort d'information et de propagande est dirigé vers l'instruction aéronautique préparatoire (IAP). L'Aéro-Club de Suisse se charge de cette tâche.

La sélection pour l'instruction préparatoire est effectuée comme il suit:

- l'inscription se fait auprès de l'Aéro-Club de Suisse qui procède également à une première sélection des intéressés;
- la procédure d'examen se déroule en trois phases: examen d'aptitude par l'Institut de médecine aéronautique (présélection régionale), examen médico-psychologique à l'Institut de médecine aéronautique de Dübendorf (sélection centrale), visite sanitaire auprès d'un médecin-conseil de l'Office fédéral de l'aviation civile.

Au cours de cette procédure, le nombre des inscrits est réduit de 1800 à 280 environ, c'est-à-dire 16 pour cent; ces candidats sont alors convoqués à l'instruction préparatoire.

### 152

L'instruction dans le cadre de la formation préparatoire est organisée par l'Aéro-Club de Suisse; elle se donne dans les écoles de l'aviation privée. Il s'est produit ici une certaine concentration du fait que le personnel et le matériel disponibles doivent répondre à certaines exigences. Les centres de formation appropriés pour les cours IAP se situent actuellement sur les aérodromes suivants:

*vol à moteur:*

Altenrhein, Berne-Belp, Birrfeld, Colombier, Genève-Cointrin, Granges, Locarno, Lommis, Porrentruy, Schupfart, Sion et Triengen;

*vol à voile:*

Amlikon, Birrfeld, Granges, Schänis et Schupfart.

Pour une partie de la formation, il est nécessaire d'utiliser d'autres champs d'aviation.

La formation de base en vol à moteur ou à voile consiste en deux cours de 2 semaines chacun, à un an d'intervalle. Quelque 280 candidats participent au cours I; environ 25 pour cent d'entre eux seront écartés. Les quelque 200 candidats restants peuvent prendre part l'année suivante au cours II; c'est

alors un quart environ des participants qui sont éliminés. Les candidats encore en lice entrent enfin en considération pour la formation de pilote militaire, de pilote de ligne à l'ESAT et d'instructeur de vol, ou de pilote professionnel du trafic hors des lignes.

### 153

La surveillance de l'instruction préparatoire revient à une commission fédérale présidée par le directeur-suppléant de l'Office fédéral de l'aviation civile et composée d'un représentant de chacun des organismes suivants: les troupes d'aviation et de défense contre avions, Swissair, les autres compagnies aériennes ou écoles de vol et l'Aéro-Club de Suisse. La surveillance directe est exercée par les inspecteurs dudit office, par ceux de l'Office fédéral de l'aviation militaire et de la défense contre avions ainsi que par l'ESAT.

### 154

L'ESAT est exploitée par Swissair, au nom et pour le compte de la Confédération; elle forme avant tout des pilotes de ligne. Un comité de direction de l'école (dont fait partie un représentant de l'Office fédéral de l'aviation civile) exerce la surveillance et conseille le directeur; cette fonction est remplie par le chef du service de formation de Swissair; la compagnie fournit aussi le personnel enseignant. Les pilotes sont formés jusqu'à l'obtention de la licence de pilote professionnel et du permis spécial de vol aux instruments; on leur enseigne ensuite les bases théoriques en vue de l'obtention de la licence de pilote de ligne; ils sont en outre préparés à exercer la fonction de copilote dans les avions à réaction du trafic de ligne. Quatre cours ont lieu par année. La durée des cours est de 17 mois pour les débutants et de 12 mois pour les pilotes militaires et professionnels. Les cours se divisent en trois niveaux de formation. La surveillance revient à l'Office fédéral de l'aviation civile.

### 155

Le chemin de la formation ne passe exclusivement par l'instruction préparatoire ni pour les pilotes militaires, ni pour les pilotes civils. Les troupes d'aviation admettent le cas échéant des candidats qui peuvent justifier d'une autre formation aéronautique de base. Swissair n'accepte en principe que des pilotes issus de l'ESAT; cependant, un tiers des élèves environ proviennent d'un propre recrutement, autre que l'instruction préparatoire qui, en raison du nombre limité des élèves, ne parvient pas à couvrir complètement les besoins. Les possibilités et les moyens de formation sont représentés ci-après de manière synoptique:

INSTRUCTION AERONAUTIQUE PREPARATOIRE  
Vol à moteur ou vol à voile  
Inscription auprès de l'Aéro-Club  
de Suisse  
Cours IAP 1: à 18 ans  
Cours IAP 2: à 19 ans

FORMATION AERONAUTIQUE  
COMPLEMENTAIRE  
Cours organisés par l'OFA

FORMATION DE PILOTE DE LIGNE  
Ecole suisse d'aviation de transport  
ESAT

FORMATION DE PILOTE MILITAIRE  
Troupes d'aviation

COURS PREPARATOIRES  
de vol à moteur et de vol  
à voile  
pour les futurs pilotes  
professionnels et les  
instructeurs de vol dans  
l'aviation légère

SELECTION PAR L'ECOLE SUISSE D'AVIATION  
DE TRANSPORT ESAT

Epreuves en plusieurs étapes:  
- licence de pilote professionnel  
- permis spécial de vol aux instruments  
- bases théoriques permettant d'obtenir  
ultérieurement la licence de pilote  
de ligne  
Durée de la formation: env. 17 mois  
(pour les pilotes militaires et les  
pilotes professionnels: env. 12 mois)

SELECTION PAR L'INSTITUT  
MEDICAL DE L'AVIATION IMA

Ecole préparatoire  
(pendant l'école de recrues)  
(Ecole de sous-officiers)  
Ecole d'aviation 1ère partie  
Ecole d'aviation 2e partie  
Brevet de pilote militaire

Les pilotes n'ayant pas suivi  
l'instruction aéronautique pré-  
paratoire (IAP) et les candidats  
sans aucune expérience de vol sont  
également admis aux épreuves de  
sélection des pilotes de ligne

CARRIERE DE PILOTE DE LIGNE  
(exemple Swissair)

Transition sur l'avion de base DC-9  
Copilote sur DC-9 et sur avions de  
types plus grands pendant env. 10 à  
12 ans, puis  
Commandant sur DC-9 ainsi que sur des  
avions plus grands

CARRIERE DE PILOTE MILITAIRE

Pilote de milice, ou  
Pilote professionnel à l'escadron  
de surveillance (bifurcation  
ultérieure possible vers la  
carrière de pilote de ligne), ou  
Officier instructeur/sous-  
officier instructeur dans les  
troupes d'aviation, ou  
Pilote d'usine SAM/pilote  
d'essai au GDA

## 16 Le financement

### 161 L'instruction aéronautique préparatoire (IAP)

La Confédération rembourse les dépenses courantes de l'Aéro-Club et des écoles d'aviation qui donnent des cours préparatoires, alors que les participants ont à payer une taxe d'inscription (actuellement de 100 fr.), une partie des frais de logement et d'entretien ainsi que les documents d'instruction théorique. Les prestations annuelles de la Confédération pour l'instruction ont évolué comme il suit depuis 1960:

Année	Fr.	Année	Fr.
1960	463 000	1970	1 050 000
1961	589 000	1971	1 120 000
1962	499 000	1972	1 023 000
1963	504 000	1973	1 112 000
1964	618 000	1974	1 221 000
1965	680 000	1975	1 311 000
1966	713 000	1976	1 324 000
1967	742 000	1977	1 179 000
1968	814 000	1978	1 212 000
1969	926 000	1979	1 405 000
		1980	1 450 000

### 162 L'Ecole suisse d'aviation de transport (ESAT)

Le coût de la formation des pilotes de ligne se répartit principalement ainsi:

- La Confédération supporte les coûts de la formation de base, et les compagnies intéressées prennent à leur charge la formation sur les types d'avions qu'elles exploitent;
- Actuellement, les élèves payent un écolage de l'ordre de 200 francs pour chacune des trois phases de la formation, ou un forfait de formation lorsqu'ils sont étrangers ou que leur entrée au service d'une entreprise suisse n'est pas probable.

Les élèves dont l'entrée à Swissair est prévue reçoivent de sa part un salaire mensuel durant leur formation.

Les dépenses nettes de la Confédération pour l'Ecole suisse d'aviation de transport ont évolué comme il suit depuis sa fondation:

Année	Fr.	Année	Fr.
1959	1 370 000	1963	1 595 000
1960	627 000	1964	1 720 000
1961	482 000	1965	2 435 000
1962	2 660 000	1966	2 478 000

Année	Fr.	Année	Fr.
1967	3 896 000	1974	6 115 000
1968	4 070 000	1975	4 116 000
1969	3 876 000	1976	5 118 000
1970	4 139 000	1977	4 553 000
1971	4 495 000	1978	4 680 000
1972	4 589 000	1979	6 100 000
1973	4 472 000	1980	5 681 000

Les frais de Swissair pour la formation complémentaire d'un pilote de DC-9 s'élèvent à près de 80 000 francs en ce qui concerne le copilote et 120 000 francs en ce qui concerne le commandant; la formation complémentaire d'un copilote de DC-10 exige encore une fois plus de 140 000 francs. La compagnie dépense en tout, actuellement, plus de 20 millions de francs pour le perfectionnement de ses pilotes.

## 2 Appréciation récapitulative

### 21

Les questions qui sont en relation avec l'encouragement à la formation aéronautique sont traitées en détail dans le «Rapport sur la politique aéronautique suisse 1980». Avant d'être édité, ce rapport de l'Office fédéral de l'aviation civile a été discuté au sein de la Commission fédérale de la navigation aérienne et harmonisé avec d'autres organes de l'administration fédérale. Le Conseil fédéral peut adhérer aux appréciations qu'il contient en ce qui concerne les mesures à prendre pour encourager la formation aéronautique. Le présent message reprend, dans une large mesure, les réflexions et explications du rapport.

### 22

A une époque où l'on insiste sur les nuisances causées par l'aviation, il n'est pas étonnant que l'encouragement à la formation aéronautique – dont l'aspect onéreux est reconnu – soit pris à partie. Les travaux de Karl Oftinger «Kriterien für die Bewilligung eines Sportflugplatzes» et «Lärmbekämpfung» dans «Schweizerisches Umweltschutzrecht», Zurich 1973 (SJZ 1976 p. 143 et p. 301) ainsi que, récemment, ceux de Peter Ettler «Die Polizeirechtsetzung gegen Luftfahrtimmissionen in der Schweiz», Zurich 1979 (p. 240) sont très significatifs à ce sujet. Lors de la procédure d'autorisation des aérodromes, les intérêts en présence sont mis dans la balance; Ettler juge qu'à ce moment-là, l'argument de l'encouragement à la formation est utilisé de manière par trop extensive. Ni Ettler ni Oftinger ne contestent cependant l'intérêt public à instruire des pilotes militaires et des pilotes de ligne.

Certes, il existe d'autres structures propres à encourager la formation aéronautique. Si l'on examine sans préjugés les diverses possibilités qui se présentent, il ne faut cependant pas négliger les éléments suivants :

Il serait pensable d'instaurer une séparation claire entre les secteurs civil et militaire au stade de l'instruction préparatoire. Il n'y aurait cependant pas grand-chose à y gagner, et l'on risquerait d'y perdre la coopération rationnelle existante et la coordination des besoins.

Théoriquement, on pourrait également penser à la nationalisation de l'instruction préparatoire ou de l'Ecole suisse d'aviation de transport. Mais il n'est pas garanti que de telles solutions, qui signifient d'ailleurs une extension considérable de l'appareil étatique, seraient en définitive plus économiques.

Vouloir déléguer l'instruction aéronautique préparatoire à l'AéCS – sans dédommagement de la part de la Confédération – signifierait la disparition de ce système de sélection et de formation. En effet, l'AéCS n'a elle-même ni un intérêt déterminant ni les moyens nécessaires pour assumer cette tâche. Il serait par contre pensable que la Confédération renonce à l'Ecole suisse d'aviation de transport et s'en remette pour la suite au bon vouloir de Swissair. On peut admettre que celle-ci continuerait d'exploiter l'Ecole dans son propre intérêt. Il en résulterait une économie considérable pour la Confédération, mais il faudrait alors compter avec les désavantages suivants :

- On abandonnerait à nouveau le principe selon lequel, pour l'essentiel, les professions aéronautiques ne devraient pas être moins bien traitées, sous l'angle de la formation de base, que les professions techniques et universitaires dans d'autres domaines;
- Il serait considérablement plus difficile de tenir compte d'autres intérêts que ceux de Swissair elle-même. De même, une extension de l'Ecole serait notablement compromise.

## 24

Dans son ensemble, la réglementation actuelle peut être appréciée comme il suit :

L'encouragement de la formation des jeunes pilotes par la Confédération et les instruments qui ont été créés à cette fin (l'instruction aéronautique préparatoire et l'Ecole suisse d'aviation de transport) ont atteint leur but. Le recrutement des pilotes militaires a pu être assuré et celui des futurs pilotes de ligne a été très nettement facilité.

Les dépenses financières ont certes été considérables. Les coûts paraissent particulièrement élevés lorsqu'on les rapporte à chaque candidat. En ce qui concerne l'instruction préparatoire, il faut toutefois considérer qu'elle constitue un processus de sélection plus qu'elle ne contribue à la formation. Elle permet ainsi d'éviter un coefficient élevé d'éliminations au moment où les dépenses sont réellement importantes et inévitables, à savoir lors de la formation proprement dite; et effectivement, les échecs en fin de formation constituent

l'exception. Le simple fait qu'il pourrait en être autrement est un indice confirmant qu'il s'agit d'une solution économique et rationnelle. Si l'on a entrepris une délégation et une décentralisation au niveau de l'instruction préparatoire, ce n'est pas seulement par principe fédéraliste, mais aussi en raison de la nécessité de se conformer à la répartition régionale de la formation. C'est une solution qui correspond d'ailleurs aux conditions suisses. A plusieurs reprises, une évaluation sans idée préconçue de ce qui se fait à l'étranger n'a rien fait apparaître qui s'imposerait à titre de solution meilleure.

Il ne serait pas seulement irrationnel de repousser la sélection à plus tard et d'être confronté à un coefficient d'élimination élevé de pilotes en exercice, ce serait aussi humainement regrettable et – au stade de l'activité professionnelle – grave du point de vue de la sécurité d'exploitation.

### **3 Réflexions juridiques plaidant en faveur de la prolongation de la réglementation actuelle**

Vu l'importance de l'encouragement à la formation aéronautique, il serait certes justifié de transférer les bases actuelles dans la loi sur la navigation aérienne. Les travaux préparatoires en vue de la révision totale de la loi sur la navigation aérienne vont également dans ce sens. Dans l'état actuel des choses, il nous semble indiqué de ne pas entreprendre cette révision totale; nous estimons qu'il est plus judicieux de prolonger de dix ans la validité de l'arrêté fédéral. En corrélation avec la révision totale de la loi sur la navigation aérienne, il faudra également examiner s'il convient d'apporter des modifications d'ordre matériel au texte en vigueur concernant les mesures à prendre pour encourager la formation des jeunes pilotes et des grenadiers parachutistes. En tout cas, actuellement, aucune solution mieux adaptée aux objectifs incontestés de la formation aéronautique ne s'est encore présentée.

### **4 Résultats des consultations**

La Commission de surveillance de l'instruction aéronautique préparatoire et la Commission fédérale de la navigation aérienne ont approuvé le projet.

De l'avis de plusieurs membres de la Commission de la navigation aérienne, la Confédération a insuffisamment agi en matière d'encouragement à la formation des pilotes d'hélicoptère alors que cette activité, elle aussi, est incontestablement d'intérêt public. Dans cet ordre d'idées, on s'est attaché à ce que la teneur proposée afin de prolonger l'arrêté fédéral admette un encouragement accru à la formation des pilotes d'hélicoptère. En revanche, il faut considérer qu'il n'existe pas de carence comparable en pilotes d'hélicoptère. Lors de l'examen du texte consacré à la formation, le Conseil fédéral vouera encore toute son attention à cette question.

## **5 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel**

### **51 Conséquences financières**

Comme cela ressort des explications données aux chiffres 161 et 162, la progression du renchérissement, l'utilisation de matériel de vol moderne et, depuis deux ans, l'accroissement du nombre des participants répondant au besoin accru ont contribué au relèvement des dépenses en faveur de la formation aéronautique préparatoire et de l'ESAT; la forte augmentation des coûts du carburant constitue aussi un facteur non négligeable de cette évolution. Il faut s'attendre à ce que, même si l'on calcule le dédommagement au plus juste, les frais pour la formation préparatoire dépasseront, dans un avenir assez rapproché, les deux millions de francs par an. Dans le même temps, les dépenses nettes en faveur de l'ESAT, déduction faite de la part remboursée par Swissair pour les frais de formation, pourraient augmenter de six à sept millions de francs par an.

### **52 Effets sur l'état du personnel**

L'arrêté fédéral n'a aucun effet sur l'état du personnel.

## **6 Grandes lignes de la politique gouvernementale**

Le projet est expressément contenu dans les grandes lignes de la politique gouvernementale de la législature en cours.

## **7 Constitutionnalité**

Le projet d'arrêté de prolongation qui vous est soumis se fonde, comme celui du 20 décembre 1972, sur les articles 20 (instruction militaire) et 37<sup>ter</sup> (navigation aérienne) de la constitution.

27024

**Arrêté fédéral**  
**sur les mesures à prendre pour encourager la formation**  
**des jeunes pilotes et des grenadiers parachutistes**

*Projet*

**Modification du**

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse;*  
vu le message du Conseil fédéral du 2 septembre 1981<sup>1)</sup>,  
*arrête:*

**I**

L'arrêté fédéral du 20 décembre 1972<sup>2)</sup> concernant les mesures à prendre pour encourager la formation des jeunes pilotes et des grenadiers parachutistes est modifié comme il suit:

*Art. 8a (nouveau)*

La validité de l'arrêté est prolongée jusqu'au 31 décembre 1992.

**II**

<sup>1</sup> Le présent arrêté est de portée générale; il est soumis au référendum facultatif.

<sup>2</sup> Il entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1983.

27024

<sup>1)</sup> FF 1981 III 241

<sup>2)</sup> RS 748.221.1

## **Message sur les mesures à prendre pour encourager la formation des jeunes pilotes et des grenadiers parachutistes du 2 septembre 1981**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1981
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	81.055
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.10.1981
Date	
Data	
Seite	241-253
Page	
Pagina	
Ref. No	10 103 217

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.